SZKWAŁ



ROK IV NR. 12
GRUDZIEŃ 1936 R.

Kronika miesięczna

Audycje radiowe w „Dni kolonialne“. Z okazji „dni kolonialnych“, które odbywały się w miesiącu listopadzie na terenie całej Polski, Polskie Radio po porozumieniu się z Ligą Morską i Kolonialną, dało szereg ciekawych audycyj, związanych z dorobkiem i dążeniami kolonialnymi Polski. Pierwszą audycją z tego cyklu był w dn. 18 ub. m. wywiad z L. Janikowskim, uczestnikiem polskiej wyprawy kolonialnej do Kamerunu, zorganizowanej przez Szolc-Rogozińskiego ze współudziałem trzeciego uczestnika — Tomczeka, w latach 1882. Wywiad przeprowadził J. Stępowski.

W dziale dla młodzieży odbyła się dn. 20 listopada audycja dla szkół p. t. „Polacy za oceanem“ w opracowaniu Wandy Karczewskiej. Tegoż dnia Bohdan Pawłowicz wygłosił felieton - reportaż „Z życia kolonistów polskich“.

Na program kolonialny w dn. 21 listopada złożyło się przemówienie J. Kożuchowskiego, Prezesa Rady Głównej LMK, — oraz audycja dla Polaków z zagranicy w opracowaniu Zb. Jasińskiego.

Niedzielę kolonialną dn. 22 listopada rozpoczął Gazetką Rolniczą St. Jagiełło. „Jeden dzień w porcie“, reportaż w opracowaniu Stanisława Zadrożnego, — szkic literacki p. t. „Przebłyski idei kolonizacyjnej w naszej literaturze“—Janusza Stępowskiego oraz koncert Marynarki Wojennej w Gdyni — to obfity, interesujący program tegoż dnia.

Na marginesie problemu surowcowego, stawianego bodaj na pierwszym miejscu w dążeniach kolonialnych, wygłosił w dn. 23 pogadankę Leonard Cwalina p. t. „Walka o surowce“. Następnego zaś dnia, t. j. 24, odczyt p. n. „Polska w roku 1950“ wygłosił dyr. Jan Dębski. Tegoż dnia „Omówienie zagadnień kolonialnych“ znalazło miejsce w radiowej gazetce dla szkół.

Recytacje prozy z książki Arkadego Fidlera p. t. „Kanada pachnie żywicą“ w dn. 25 ub. m. oraz pogadanka „Co powinniśmy wiedzień o koloniach“, opracowana przez Janusza Lewandowskiego na sobotę dn. 29 listopada — zamknęły ten nader ciekawy i aktualny program „Dni kolonialnych“.



Bojery na Naroczy

*

Zebranie informacyjne AZM. W dn. 17 listopada odbyło się w sali Ligi Morskiej i Kolonialnej ul. Widok 10 — zebranie informacyjne dla młodzieży akademickiej, zorganizowane przez oddział Warszawski Akademickiego Związku Morskiego. Zebranie zagaił prezes Oddziału Warszawskiego — Przemysław Wodzinowski. Następnie do licznie przybyłych przemówił p. o. prezesa Zarządu Głównego LMK generał S. Kwaśniewski, a dyr. Jan Dębski wygłosił odczyt p. t. „W poszukiwaniu idei“, zaś prezes Zarządu Głównego AZM,— Jan Grzywaczewski, mówił na temat „Młodzież akademicka a morze“.

*

Prace komitetu uczczenia ś. p. gen. Gustawa Orlicz-Dreszera. W dn. 24 października b. r. odbyło się w sali Dekerta na ratuszu zebranie organizacyjne komitetu uczczenia ś. p. gen. Gustawa Orlicz-Dreszera, pod przewodnictwem prezesa prof. Br. Hełczyńskiego. Po zagajeniu zebrania przez prezesa Rady Głównej LMK, J. Kożuchowskiego, przemówienie w imieniu LMK wygłosił gen. St. Kwaśniewski, oświetlając sylwetkę Zmarłego oraz wykreślając cele prac komitetu. W dalszym ciągu odczytano o głębokiej treści artykuł gen. Dreszera „W poszukiwaniu idei“, poczym głos zabrał płk. dypl. St. Iwanowski oraz dyr. Jan Dębski. Zebranie zakończono uchwaleniem rezolucji, według której przybyli na posiedzenie — towarzysze broni Zmarłego, oraz przedstawiciele organizacyj, stowarzyszeń i instytucyj społecznych ukonstytuowali komitet pod przewodnictwem gen. bryg. B. Wieniawy - Długoszowskiego. Komitet ten wewnętrzne zebranie organizacyjne odbył w dn. 16 listopada w lokalu Ligi Morskiej i Kolonialnej. Wyłonione prezydium komitetu utworzyli: prezes Rady Gł. LMK — J. Kożuchowski, komandor Karol Krzytowski, dyr. Jan Dębski, oraz dyr. W. Czermiński.

Po ukonstytuowaniu się władz Komitetu przystąpiono do rozpatrywania projektów, jakie wpłynęły na zebranie, m. in. sprawy wzniesienia mauzoleum na grobie ś. p. gen. G. Orlicz-Dreszera na cmentarzu oksywskim, — oraz utworzenia stypendiów.

*

Posiedzenie Rady Głównej LMK. W dn. 25 października odbyło się zebranie Rady Głównej LMK pod przewodnictwem prezesa min. J. Kożuchowskiego. Obrady posiedzenia dotyczyły aktualnych spraw programowych i organizacyjnych.

*

Generał bryg. St. Kwaśniewski p. o. prezesa Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej. Powołany przez Radę Główną LMK do Zarządu Głównego długoletni członek tegoż Zarządu, generał brygady St. Kwaśniewski, został wybrany na stanowisko p. o. prezesa Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej.

*

Przygotowania do zimowej kampanii żeglarskiej. Ze wszech stron słyszy się, że tegoroczny sezon zimowy ma stać się przełomowym dla rozwoju u nas żeglarstwa lodowego.

Głoszone oddawna przez Akademicki Związek Morski hasło, iż sport ten winien być u nas pośpiesznie rozbudowywany i nadewszystko w szerz, znalazło wreszcie zrozumienie także i u czynników kierowniczych w naszym sporcie. W związku z tym Polski Związek Żeglarski zajął się zarówno opracowaniem typów bojerów, nadających się do spopularyzowania jak i broszurami propagandowymi.

Jeśli chodzi o AZM, to jak zwykle dotąd organizuje on masowe obozy żeglarstwa zimowego na najpiękniejszym w Polsce jeziorze Narocz (Wileńszczyzna), które odbyć się mają w okresie od 28 grudnia b. r. do 6 stycznia 1937 r. Jak widzimy, AZM nadal hołduje zasadzie rozpoczynania akcji po dziewiczym lodzie. Nie ulega wątpliwości, iż żeglarstwo po pierwszym lodzie posiada szczególnie dużo uroku, aczkolwiek skądinąd istnieje w tym okresie większe niebezpieczeństwo (niż w sezonie wiosennym), gdyż warunki atmosferyczne mogą nie dopisać. (Wystarczy, aby na czas przewidziany lód nie był dostatecznie mocny lub by opady śnieżne okazały się zbyt obfite, aby impreza się nie udała). Drugim skolei ośrodkiem działalności żeglarsko-zimowej stać się ma jezioro Charzykowskie, na którym odbyć się ma także szereg imprez, głównie regatowych, lecz w terminie późniejszym, t. zw. drugim okresie żeglarstwa zimowego, t. j. w okolicach marca — kwietnia 1937. (J.)

CENA 60 GROSZY

SZKWAŁ

Nr. 12 GRUDZIEŃ 1936

Marszałek i armia

W barwnym kalejdoskopie historii różna jest waga zachodzących w czasie zdarzeń. Są zdarzenia, które ekscytują na krótko prasę i opinię całej Europy, są zdarzenia, które wymagają długich debat i procedur w pałacu nad Lemanem, są wreszcie zdarzenia, które kształtują historię narodów, tworzą trwałe pomniki, aby świadczyły powagą granitu o prawdzie przeszłości przyszłym pokoleniom.

W obliczu białego milczenia Belwederu, pod konarami odartych z liści, jesiennych drzew, strzegących smutnej pustki pałacowego podwórza, w obliczu tak napozór niedawnej, żałobnej przeszłości — stała się rzecz nowa, rzecz wielka, stała się z nieubłaganą konsekwencją dziejów. Stała się rzecz radosna. Zgodnie z wolą narodu mianowany został następca Pierwszego Marszałka Polski Generalny Inspektor Sił Zbrojnych generał Śmigły-Rydz. Krótkie słowa nominacji podpisanej przez P. Prezydenta Rzplitej zawierają w sobie całą prawdę przeszłości, w imię której gen. Śmigły-Rydz ten zaszczyt otrzymał: „W uznaniu odniesionych zwycięstw w zdobywaniu niepodległości i wielkich zasług, jakie dla Narodu i Państwa położył“...

I oto po dniach smutku przyszły dni wesela. Oto przez rezentuzjazmowane półmilionowym tłumem ulice Warszawy przejechał w asyście honorowego szwadronu Drugi Marszałek Polski, dzierząc buławę w dłoni.

Nowa karta historii, karta tak ściśle związana z echami przeszłości, które powiązały się w jedną, nierozerwalną całość myśli i rozkazów, w bijące tym samym tętnem serce Polski, — rozpoczęta została tak, jak tylko rycerska tradycja narodu polskiego wymarzyć mogła: w szczęku zbroi i miarowym tupocie nóg, w dudnieniu dział i karnej postawie żołnierzy, którzy defilując przed Drugim Marszałkiem Polski, złożyli mu nieme ślubowanie, że czuwać będą wiernie pod jego rozkazami nad całością owej puścizny, którą Pierwszy Marszałek Polski pozostawił.

Defilada 11-go listopada to nie tylko zwykłe wydarzenie dnia, to nie jedna z wielu parad wojskowych, ale wielka manifestacja zespolenia narodu z wojskiem, to serdeczne łzy radości i wybuchy najszczerszego entauzjazmu, jakiego dawno gród nadwiślański nie pamięta.

Armia — to „Wielki Niemowa“. Nie do niej należy w czasie pokoju reklamowanie sekretu swojej siły i sprawności, nie zależy jej też na zbyt ciekawym entuzjaźmie. To też wszystkie armie Europy starają się jak najmniej ujawniać swoje zdobycze techniczne. Ostatnia defilada była w Warszawie odsłonięciem rąbka tajemnicy sprawności bojowej żołnierza polskiego, jego ekwipunku i uzbrojenia. Nic dziwnego, że tłum zapatrzony w płynące nieprzerwanym nurtem szeregi — obok radości znalazł i zdziwienie, nic dziwnego, że razem z radosnymi okrzykami powitań padały okrzyki, które były wyrazem siły i decyzji.

Z placu na Rozdrożu uśmiechał się do żołnierzy, stojąc na specjalnej trybunie, Wódz Naczelny. On jeden wiedział kędy prowadzi droga do serca żołnierzy, droga od krótkiego rozkazu—do jego wykonania, od okrzyku „naprzód“ — do bezimiennej ofiary krwi i życia.

Przez długie ulice Warszawy przeciągnęło w dwugodzinnym marszu to wszystko, co składa się na pojęcie legendy i prawdy, rycerskiej baśni i ciągłości wieków, okrytych chwałą oręża polskiego. Defilujące pod buńczukiem szwadrony szwoleżerów — oto ciąg dalszy historii. Ongiś, pod tym samym buńczukiem zwyciężali husarze i lisowszczycy, zwyciężył słynny szwadron sammosierski Kozietulskiego...

W sinej mgle spalin, w głuchym grzechocie gąsienic przejechały przed oczami nagle zamilkłych tłumów stalowe twierdze — czołgi. Kiedy ta hucząca motorami, najeżona lufami armat i karabinów maszynowych potęga znikła w dalekiej perspektywie szpalerów — zrozumiały zastygłe w milczeniu ulice w czym leży prawo do dumy i gdzie się kryje poczucie bezpieczeństwa każdego dnia.

Pierwsza defilada przed Drugim Marszałkiem Polski, defilada historyczna stwierdziła jeszcze raz niezbicie, że na bagnetach i tylko na bagnetach polskiego wojska oparte jest prawo samostanowienia o sobie i mocarstwowy byt Rzeczypospolitej.

Ryszard Kiersnowski

Depesze gratulacyjne L. M. K.

Z okazji wręczenia buławy marszałkowskiej Generalnemu Inspektorowi Sił Zbrojnych E. Śmigłemu - Rydzowi Liga Morska i Kolonialna przesłała na Jego ręce depeszę treści następującej: „*Rada i Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonialnej składa Ci, Panie Marszałku, Wodzu Naczelny, a nasz Dostojny Członku Honorowy wyrazy żołnierskiej czci i oddania oraz zapewnienie, że Liga Morska i Kolonialna pracować będzie w myśl Twych nakazów nad powiększeniem polskiej siły na morzu i rozwojem polskiej ekspansji zamorskiej*“.

*

Gen. Sosnkowski, Twórca Związku Walki Czynnej w latach niewoli, Szef Sztabu Legionów Józefa Piłsudskiego, długoletni Minister Spraw Wojsk., Inspektor Armii, Prezes Zarządu F.O.M‘u, został mianowany w 18-tą rocznicę odzyskania Niepodległości — generałem broni.

Liga Morska i Kolonialna z okazji tej przesłała na ręce gen. broni Kaz. Sosnkowskiego depeszę treści następującej: „*Rada i Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonialnej składają Ci, Panie Generale, najserdeczniejsze życzenie z powodu zaszczytnego i zasłużonego mianowania Cię Generałem Broni oraz proszą o przyjęcie wyrazów czci i podziękowania za Twoją dotychczasową pracę w realizowaniu zadań Ligi Morskiej i Kolonialnej*“.

Aktualności gdańskie

O stosunku do obecnej polityki Gdańska opinia narodu polskiego wypowiedziała się w sposób bardzo wyraźny podczas pamiętnych manifestacyj — z okazji wystąpienia prezydenta Senatu gdańskiego Greizera w Genewie.

Od tego czasu zaszło wiele zmian w stosunkach wewnętrznych Wolnego Miasta Gdańska, wprowadzono nowe ograniczenia, nowe represje wobec wszystkiego, cokolwiek idzie wbrew tendencjom ruchu narodowych socjalistów. Hasłu: „zurück zum Reich“ nadano jak najbardziej bezwzględne i stanowcze formy realizacji.

Akcja propagandowa na rzecz Rzeszy jest trudna na terenie Wolnego Miasta Gdańska, bo typ gdańszczanina, to nie jest typ bojówkarza, lecz kupca. Mimo te właściwości, mimo silne naturalne promieniowanie Polski przez życie gospodarcze, w zagadnieniach gospodarczych polsko-gdańskich powstały poważne wyrwy, przez które prześwieca akcja polityczna, prowadzona na terenie Wolnego Miasta.

W myśl prowadzonej w Gdańsku polityki narodowo - socjalistycznej życie gospodarcze z Polską wtłoczone zostaje coraz silniej w ramy, nakreślane nie przez sfery gospodarcze, lecz polityczne. Towar polski, z chwilą gdy dostaje się na terytorium Wolnego Miasta, przestaje być przedmiotem wolnej dyspozycji przemysłowca czy kupca polskiego, względnie producenta rolniczego. Ten zamach na stosunki gospodarcze Gdańska zaważyć może nie tyle na polskich obrotach zamorskich, ile na wewnętrznym życiu gospodarczym Gdańska.

Krótkie komunikaty raz poraz informują o bardziej bolesnych wydarzeniach na terenie Wolnego Miasta, leżących w płaszczyźnie najistotniejszych naszych praw — o prześladowaniach ludności polskiej, zamieszkującej w Gdańsku.

Wystarczy jedno słowo: „Schöneberg“ — nie mówiąc o długim szeregu wypadków pobicia lub szykanowania Polaków.

Gdańskie czynniki polityczne wywierają również zasadniczy wpływ na sytuację zarobkową; dokumentem, uprawniającym do otrzymania pracy jest nie jej sprawiedliwy podział, nie kwalifikacje zawodowe, lecz legitymacja partyjna.

Mimo kapitału polskiego, zaangażowanego w tych czy innych instytucjach gdańskich, mimo umów wzajemnych, Polacy odsuwani są od pracy zarobkowej. We wszystkich firmach portowych Polaków zatrudnionych jest zaledwie 10—20% w stosunku do ogółu zatrudnionych, w Radzie Portu robotników pracuje 18%, urzędników tylko 28%, wbrew traktatem zagwarantowanego parytetu, przewidującego 50%. Na Polskich Kolejach Państwowych — około 25%, Stocznia Gdańska, wykonująca znaczną część polskich zamówień, zatrudnia około 18% Polaków. W Monopolu Tytoniowym, gdzie Polska posiada

około 20% kapitału, nie pracuje ani jeden Polak.

Ta sama sytuacja jest w Banku Gdańskim, gdzie udział Polski wynosi około 40%. To też wśród elementu polskiego, szczególnie robotników, spychanych do roli pariasów, wyrobników gdańskich, którym rzuca się od czasu do czasu z łaski ochłap pracy — wzbiera gorycz, wyrywa się słowo skargi: „Czyście o nas zapomnieli"*).

To słowo nietylko dźwięczy boleśnie wtedy, gdy nędza zagląda do mieszkania Polaka, pozbawionego pracy z racji swej narodowości, ale i wtedy, gdy bezkarne bojówki hitlerowskie napadają na mieszkania polskie, gdy władze gdańskie dzieciom polskim utrudniają naukę polskiego słowa.

Walka o naukę słowa polskiego ma swą osobną kartę w stosunkach gdańskich. Polska Macierz Szkolna w Gdańsku od piętnastu lat prowadzi w tym kierunku intensywną akcję, która niestety nie dała tych rezultatów, jakich wymaga rzeczywistość.

Już wprawdzie, dzięki działalności Macierzy Szkolnej, do szkół powszechnych uczęszcza około 25% ogółu młodzieży polskiej w Gdańsku, w szkołach, prowadzonych przez Senat ¼ ogółu młodzieży, szkołach średnich, prowadzonych wyłącznie przez Macierz uczy się również znaczna ilość młodzieży. I tak w gimnazjum polskim w Gdańsku uczy się około 550 młodzieży, w średniej szkole handlowej około 300, w średniej ogólnokształcącej — przeszło 100, wreszcie w konserwatorium muzycznym — około 70. Ale sześć tysięcy dzieci polskich jest dotąd bez polskiej szkoły.

Z jednej strony brak jest Macierzy pieniędzy na budowę i organizację nowych szkół, lecz z drugiej strony uruchomienie polskiej szkoły na terenie Wolnego Miasta — spotyka się z szeregiem szykan, formalności, posuniętych do absurdu, a mających na celu utrudnienie w powstaniu nowej polskiej placówki kulturalno - oświatowej. Utrudnienia te ograniczają się nie tylko do nowobudujących się szkół Macierzy. Niedawno młodemu absolwentowi gimnazjum polskiego w Gdańsku czynniki oficjalne zakomunikowały, że z polską maturą posady w Gdańsku nie dostanie. Owszem, może dostać pracę, ale jeden waruneczek, że odbędzie służbę wojskową w Rzeszy. Nie wiem jaką drogę wybrał ów młody Polak, postawiony wobec konieczności wyboru między polskością a chlebem.

Wytwarza się błędne, beznadziejne koło.

Społeczeństwo polskie i ludność, zamieszkali w Gdańsku — czeka. Co dalej?

Bo przecież stan obecny zbyt oburza, domaga się zasadniczej i gruntownej zmiany istniejących stosunków.

*) Artykuł w „Kurierze Porannym" w dn. 27.X.36.

Rada Główna Ligi Morskiej i Kolonialnej na ostatnim posiedzeniu uchwaliła rezolucję, która „poleca Zarządowi Głównemu Ligi Morskiej i Kolonialnej poczynić kroki u władz państwowych w kierunku:

1) utrwalenia odwiecznych praw Rzplitej na Ziemi Gdańskiej;

2) utrwalenia gwarancji bezpieczeństwa dla niczem nieskrępowanego handlu przez port gdański;

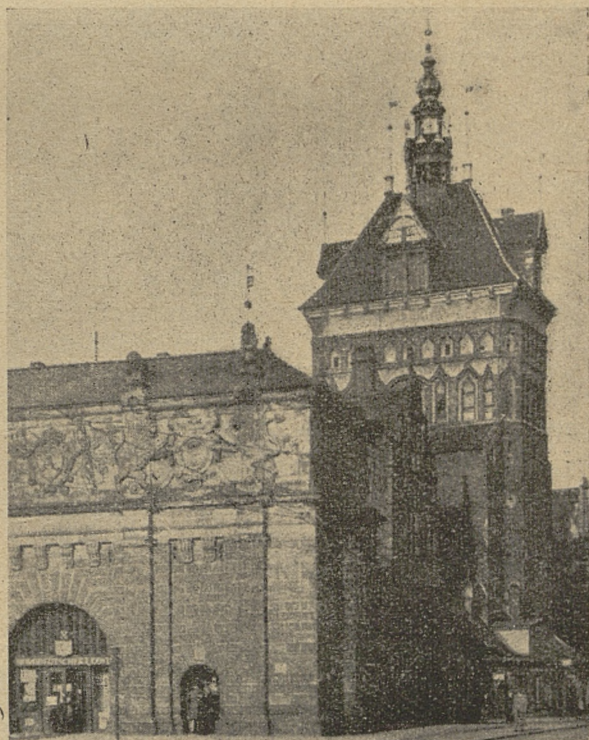
3) rewizji obecnego stanu rzeczy na ziemi gdańskiej dla zabezpieczenia ludności polskiej warunków swobodnego kulturalnego, politycznego i gospodarczego rozwoju".

Rezolucja ta streszcza żądania nie tylko członków Ligi Morskiej i Kolonialnej, ale całego społeczeństwa polskiego bez różnicy poglądów politycznych.

Z pośród szeregu zebrań, które odbyły się samorzutnie w kraju, na szczególne podkreślenie zasługuje manifestacja gdyńska, która zgromadziła kilkunastotysięczne tłumy w dniu 8 ub. miesiąca.

Manifestacje gdyńskie nie przybrały charakteru gwałtownych demonstracyj, podczas których pod wpływem demagogicznych frazesów działa tylko chwilowy zapał.

Tłum w spokoju, choć z pomrukiwaniem przeciągnął ulicą Świętojańską pod gmach Komisariatu Rządu, aby Komisarzowi Miasta wręczyć rezolucję. „Każde słowo — tej rezolucji — jak pisze gdyńska „Torpeda" — było mocno zważone, mocno uzasadnione i prawdziwe".



Brama Brandenburska — Gdańsk



O gdyńskiej manifestacji opinia w głębi kraju została poinformowana sucho brzmiącymi słowami grzecznie zredagowanego komunikatu.

W świadomości społeczeństwa polskiego ocena tej gdyńskiej manifestacji leżała poza zasięgiem słów — frazesów. Ktokolwiek rozumie sytuację naszą na wybrzeżu — ten niewątpliwie wiadomość o manifestacji gdyńskiej przyjął z uczuciem radości.

Każdy najmniejszy bowiem zgodny objaw woli narodowej — na wybrzeżu, — w całokształcie naszych spraw morskich ma wagę szczególną, tymbardziej, gdy przedmiotem tej zgodnej woli jest sprawa naszych odwiecznych praw nad Bałtykiem.

Powszechny głos Gdyni w sprawach Gdańska wyrósł nie na podstawie fragmentarycznych opowiadań, czy oficjalnych sprawozdań, lecz z obserwacji codziennego życia, zazębiającego się o Gdańsk, z podpatrzonych bezpośrednio, dokonujących się na terenie Wolnego Miasta — ustawicznych faktów przemocy.

W chwili, gdy tłum gdyński ciągnął pod Komisariat Rządu — padł z tłumu bezimienny okrzyk: „Żądamy zmotoryzowanego batalionu w Gdyni".

Nie będę analizował znaczenia tych słów, lecz zrozumiałą jest rzeczą, że przyczyny wszystkich niepowodzeń w naszej polityce gdańskiej — należy szukać nie gdzieindziej— jak w naszej przesadnej pobłażliwości, przyjmowanej przez oficjalne czynniki gdańskie, jako słabość.

Niezdolni jesteśmy do stosowania metod „propagandowych" gdańskich hitlerowców, lecz stać nas na okazanie w tym wypadku silnej, karcącej ręki.

Na uregulowanie ostateczne sprawy Gdańska — czeka nie tylko społeczeństwo polskie i Polacy, zamieszkujący w Gdańsku, lecz czekają nawet niepolscy gdańszczanie, którzy nie swarzyć się, lecz handlować pragną.

sz.

Najlepszą gwarancją bezpieczeństwa i siły narodu jest Flota Wojenna. Na budowę okrętu wojennego, łodzi podwodnej im. Marszałka J. Piłsudskiego, społeczeństwo zgromadziło do dnia 19.XI.36 zł. 4.657.082.92.

Gdańsk - miasto niegdyś nasze...

Gdańsk, miasto niegdyś nasze, był istotnie, od zarania dziejów, naszym, pomorsko - polskim, czy poprostu polskim.

Już za czasów Bolesława Chrobrego, czy później, za czasów Krzywoustego, nie mamy pod tym względem żadnych wątpliwości. W czasach Polski dzielnicowej Gdańsk wraz z całym Pomorzem gdańskim wiąże się z Wielkopolską, darowany przez Mszczuja jego „ukochanemu synaczkowi", Przemysławowi II za zgodą panów i szlachty pomorskiej. Charakter etniczny samego Gdańska, bo nie otaczającej go ziemi, zmienił się wprawdzie w noc św. Dominika, nie mniej krwawą od nocy bartłomiejowej, nie znaczyło to jednak bynajmniej, by Gdańsk, przez półtora stulecia prawie będący we władzy państwa zakonnego, nie miał samorzutnie dążyć do ponownego zlania się z Polską.

Wszakże inicjatywa wyzwolenia dawnego gdańskiego Pomorza z pod panowania zakonu wyszła nie z Polski, która może w ukryciu tylko popierała dążenia związku pruskiego — to właśnie szlachta i miasta pruskie wysłały posłów swych do Kazimierza Jagiellończyka z prośbą o przyłączenie do Polski ziem, jakie niegdyś do niej należały. W wojnie trzynastoletniej po tym Litwa, choć jej król Kazimierz z góry darowywał ziemie współplemiennych niegdyś Prusów, udziału nie wzięła, uszczuplając tym siły polskie, — sojusznikami Polski była natomiast szlachta i miasta pomorskie z Gdańskiem na czele, którego flota nie tylko walczyła na morzu z okrętami krzyżackimi, duńskimi i inflanckimi, ale który ponadto utrzymywał do 15 tysięcy zaciężnego posiłkowego żołnierza.

Królewska nagroda za owe posiłki zbrojne w postaci rozległej autonomii gdańskiej, o jakiej wspominaliśmy już obszerniej, staje się — w świetle tych wydarzeń — najzupełniej zrozumiała, ale też przesądza o stosunkach wzajemnych polsko-gdańskich aż po czasy rozbiorów. Gdańsk, odzyskując rozległe zaplecze, obejmujące znaczną część monarchii jagiellońskiej, bogaci się z każdym rokiem coraz bardziej. W pierwszej połowie XV stulecia, a więc za panowania zakonu, wypływało z portu gdańskiego z ładunkiem zbożowym od 40 do 70 statków rocznie. Z końcem tegoż stulecia, za czasów polskich, liczba tych statków wzrasta dziesięciokrotnie. Idzie wówczas przez Gdańsk do Polski sukno z Niderlandów, z Anglii i ze Szkocji; sól z Francji i z Niemiec; konie i żelazo ze Szwecji, a z krajów południowych, z Portugalii, z Hiszpanii, z Włoch — wino, oliwa, owoce, cukier, pieprz i korzenie, złoto, kość słoniowa, heban i t. p. Polska wzamian wywozi do krajów zachodnio i południowo europejskich zboże, drzewo, potasz i smołę, ołów, len i konopie, płótna, a wreszcie towary węgierskie, idące tranzytem przez dorzecze Wisły. Handel polsko-zamorski wzrasta przy tym stale przez stulecia XVI i XVII, a jak wielką gra w nim Gdańsk rolę, da nam miarę to, że obroty towarowe wszystkich portów Rzeczypospolitej, zarówno na własnym jej terytorium, jak i na ziemiach jej lenników, stanowiły zaledwie drobną część obrotów gdańskich. W cyfrach bezwzględnych wywóz zboża polskiego przez Gdańsk wynosił z końcem XV w. ponad 10.000 łasztów *) rocznie, wzrastając do 100.000 z górą w poszczególnych latach pierwszej połowy XVII w. Cyfry te maleją następnie za czasów wojen szwedzkich, za panowania Sasów, zwiększając się jednak znowu za Stanisława Augusta. Mówiąc przy tym o handlu gdańskim, należałoby podkreślić bardzo silnie całe uprzywilejowanie Gdańska przez Polskę. „Privilegium magnum Casimirianum" z r. 1457, o jakim już wspominaliśmy, przyznawało mianowicie Gdańskowi prawo pobierania cła morskiego, t. zw. palowego; jednocześnie zyskał Gdańsk prawo otwierania i zamykania portu wiślanego (nie morskiego **), oraz zarząd nad przystanią, a spadł nań przy tym obowiązek obrony brzegów na lądzie i morzu od rozbójników i złoczyńców. Po za pobieranie ceł morskich bogacił się — już nie Gdańsk, lecz mieszczanie gdańscy — dzięki monopolistycznie pojętemu pośrednictwu handlowemu. Mając prawo zamykania portu wiślanego, tym samym zaś i zamykania wywozu zboża, a więc i regulacji jego cen, przywłaszczył sobie ponadto Gdańsk t. zw. „ius emporii", głoszące, iż każdy, nie będący obywatelem miasta, mógł sprzedawać towar swój w porcie miejskim tylko gdańszczaninowi. Nie mógł się wprawdzie Gdańsk wykazać przed Zygmuntem Starym oryginałem owego „prawa portowego", pochodzącym jakoby z czasów krzyżackich; szlachta w odwet przestawała wprawdzie wozić swe zboże do Gdańska, a Stefan Batory nakazywał wprawdzie skierowanie wywozu polskiego do Elbląga, — nigdy przecież nie umiała Polska wywrzeć trwałego, konsekwentnego nacisku na m. Gdańsk, ani je zmusić do całkowitego podporządkowania się swej woli. Ile zaś dzięki temu pośrednictwu zarabiał Gdańsk na polskim zbożu, zorientujemy się łatwo ze skarg szla-



Gdańsk — kościół P. Marii

*) Łaszt = około 2.5 tony.

**) Co do portu morskiego, to ten leżał na gruntach klasztoru oliwskiego, będącego własnością naprzód książąt pomorskich, a po tym królów polskich.

chty polskiej z połowy XVII w., stwierdzających, iż gdańszczanie płacą jej po 75—85 złp za łaszt zboża, sami zaś sprzedają je kupcom zagranicznym po 140 złp i wyżej.

Umyślnie zatrzymaliśmy się tu dłużej na stronie gospodarczej rzeczy, by tym samym podkreślić, jak silnie wiązała ona Gdańsk z Rzecząpospolitą. Dzięki Polsce, i jedynie dzięki Polsce, Gdańsk opływał w dostatki; ponadto umiał sobie cenić i liberalizm rządów polskich, tak bardzo różny od twardej ręki krzyżackiej. Ordynacja Zygmunta I Starego ograniczyła mianowicie samowolę rady miejskiej, dając trwałe podstawy sądownictwu, reprezentowanemu przez t. zw. ordynek ławników, oraz reorganizując t. zw. trzeci ordynek, będący reprezentacją właściwej ludności miejskiej. Odtąd też owa masa mieszczańska, kupiecka, cechowa i wyrobnicza, w której żyłach sporo płynęło krwi polsko-pomorskiej, czuła się trwale związaną z Rzeczpospolitą, a nawet przeciwstawiała się niejednokrotnie przeciwpolskim tendencjom patrycjuszowskiej rady miejskiej.

Mimo wszystkie korzyści jednak, jakie ciągnął Gdańsk ze swej jedności z Polską, nie były wspólne dzieje gdańsko-polskie bynajmniej sielanką trwałą i niczym nie zmąconą. Zazdrosny zawsze o swe przywileje handlowe, bojąc się przy tym trwałego panowania polskiego na Bałtyku, zwalczał Gdańsk z całą energią próby stworzenia floty kaperskiej przez Zygmunta Augusta, a nawet ośmielił się — pod błahym pretekstem — ściąć 11 kaprów królewskich, a głowy ich na szyderstwo przybić na murach. Zagrożono za to Gdańskowi ograniczeniem jego samodzielności, gdy jednak wysłańcy gdańscy na kolanach przebłagali majestat królewski, „statuty Karnkowskiego" nie weszły w życie. Upamiętniła się dalej w dziejach „wojna gdańska", a ściślej rokosz gdański naprzód przeciw elekcji Stefana Batorego, a po tym przeciw władzy monarszej, gdy Gdańsk nie tylko walczył sam, ale i wzywał pomocy duńskiej przeciw Polsce. Gdy wszakże, pobity, ukorzył się i zapłacił kontrybucję, Polska nie tylko nie ukarała go ograniczeniem swobód, ale zatwierdziła dawne przywileje i wolność wyznania. Podobnie, gdy Władysław IV chciał wprowadzić pobieranie cła w porcie gdańskim, co dałoby było fundusze na budowę floty wojennej, i gdy okręty królewskie zagrodziły dostęp do portu, gdańszczanie zabronili statkom wyjścia w morze i zaczęli się zbroić, a flota duńska zwyciężyła nas na morzu i otworzyła wejście do portu cudzoziemskim statkom handlowym. Wreszcie, gdy po śmierci Jana III francuski kandydat do tronu polskiego, synowiec Wielkiego Kondeusza, Ludwik, przybył do Gdańska z eskadrą 6 okrętów, pilnujący ujścia Wisły, niemiecki Gdańsk, aresztował przybyłych Francuzów, rozstrzygając w ten sposób o wynikach elekcji na rzecz Augusta saskiego.

Nie mniej, stawał Gdańsk zdecydowanie po stronie Polski a przeciw jej wrogom, jak np. za czasów wojen szwedzkich, gdy nie dał się skusić ani namowom Gustawa Adolfa, ani też nie poddał się oblegającym go Szwedom, zarówno w r. 1626, jak i w r. 1655. Polskość Gdańska, cząstkowa nie zupełna, rzecz prosta, występowała niejednokrotnie w dziedzinie kulturalnej, a więc w piśmiennictwie, na które złożył się szereg ksiąg polskich, drukowanych w Gdańsku od pierwszej połowy XVI aż do końca XVIII wieku, a w ustach ludu gdańskiego język polski był równie zwyczajny w użyciu, jak i język niemiecki — wedle świadectw jednego z bezstronnych historyków gdańskich. Wreszcie niewątpliwym stwierdzeniem łączności gdańsko - polskiej będzie fakt uroczystego święcenia trzechsetlecia powrotu Gdańska do Polski w r. 1754, gdy w uczonych oracjach mówców, gorących wierszach czy serdecznych odezwach rady miejskiej wyraża się zarówno przywiązanie do Polski, jak i nieskrywana niechęć do dawnego krzyżackiego jarzma.

Nie wiąże wprawdzie Gdańska z Polską najsilniejsza ze spójni, więź etniczna, ale i z państwem pruskim nie wiązało wówczas Gdańska żadne poczucie etnicznej jedności. Gdy Fryderyk II Wielki, wierząc, iż „kto posiędzie ujście Wisły i Gdańsk, ten będzie bardziej panem Polski, niżeli król w Warszawie", — dążył — w roku 1772 — bądź szykanami i uciskiem, bądź pozorami łaski i namową do oderwania Gdańska od Rzplitej i wcielenia go do Prus; gdy już sam Gdańsk nie mógł liczyć ani na pomoc bezsilnej i odciętej odeń pierwszym zaborem Warszawy, ani, tym bardziej, na współczucie dalekiej Holandii czy Anglii, odwołali się gdańszczanie do wszechpotężnej carowej rosyjskiej przeciw królowi pruskiemu, choć ten był i współwyznawcą ich, i Niemcem, jak oni.

Protekcja najjaśniejszej imperatorowej nie na długo zresztą pomogła. Choć się Fryderyk Wielki „zrzekł najformalniej wszelkich pretensyj do miasta Gdańska i jego terytorium", otrzymując „tytułem odszkodowania" resztę Prus polskich, — już w dwadzieścia lat później, mocą traktatu petersburskiego z r. 1793 przyznany został Gdańsk królowi Fryderykowi Wilhelmowi II, jako zapłata za udział w wojnie „przeciw buntownikom francuskim". — Wówczas dopiero, wobec niepodobieństwa obrony własnymi siłami, a braku pomocy z zewnątrz, po trzydniowych naradach postanowił Gdańsk poddać się królowi pruskiemu; nie mniej, gdy już pułki pruskie wkroczyć miały do śródmieścia, wzburzony tłum — wbrew postanowieniom rady miejskiej — otoczył ratusz, domagając się walki z najeźdźcą, a po tym owładnął cekhauzem i działami na murach, by ogniem armatnim i ręcznym powitać pruskiego żołnierza. Rzecz prosta, w nierównej walce musiał ulec, ale uczucia swe krwią przypieczętował.

Na zawsze też pozostaną słowa jednej z patrycjuszek gdańskich, wybitnej pisarki i matki głośnego filozofa niemieckiego, Schopenhauera, z czasów najazdu pruskiego w r. 1772 na Wrzeszcz, Hel i Nowy Port gdański, gdzie założono komorę pruską i zaczęto ściągać opłaty celne na rzecz skarbu pruskiego, — najazdu, dokonanego w tajemnicy przed Rosją i Austrią, a o którym patriotka pruska mówi: król pruski „napadł jak wampir na moje nieszczęsne, skazane na zagładę miasto ojczyste i wysysał

z niego soki żywotne, przez lata całe, aż do zupełnego wyczerpania".

*

Tragedją dziejów, i polskich, i gdańskich, było to, iż zezwoliliśmy przez długie stulecia, by Gdańsk miał w swym ręku monopol na nasz handel zamorski, jak i to również, że nie spolonizowawszy Gdańska bez reszty, zgadzaliśmy się, by to nasze miasto żyło własnym, odrębnym życiem. Polska zapłaciła za to utratą niepodległości; Gdańsk, w przededniu rozbiorów — jedno z najbogatszych miast handlowych Europy — beznadziejnym upadkiem gospodarczym.

Błędy dziejowe częściowo zostały dziś naprawione: budowa Gdyni, nasza flota handlowa i zaczątki marynarki wojennej pozwoliły nam wyrwać monopol na handel zamorski Rzeczypospolitej z rąk, w których przed upadkiem Rzplitej tkwił przez długie stulecia. Jeśli jednak Gdańsk nie chce własnowolnie skazać się na ponowny upadek gospodarczy, groźniejszy w skutkach niżeli wówczas, gdy jeszcze nie było Gdyni — musi zgodzić się na to, by być naszym, w tej, czy innej postaci.

Tego żądamy nie my; tego domaga się dobro samego Gdańska.

Stanisław Poraj

Repoctaż z obozu AZM'u

Migawki obozowe

Dzień pierwszy minął pod znakiem czystego drelicha. Włożono biel na siebie, a rąk do kieszeni nie kładziono, aby czystość szaty zachować. Wszystko było nadzwyczaj uprzejme, nawzajem się przepraszało i mówiło do siebie „panie kolego", „łaskawa pani". Oboźnemu śmiech z ust nie schodził i Poniatowskiego wtedy z oledruku przypominał (może dlatego, że i jemu na imię było Józef?). Policzki komendanta zawadzały o binokle: roześmiany księżyc w pełni. Nastrój trącił sielanką...

— Bardzo pana kolegę przepraszam, ale nastrój, jak na obóz, pół-wojskowy...

— Rajski... — westchnął i odszedł (potem go już więcej nie widziano).

Przy apelu zerwał się wiatr: „jutro o godzinie szóstej pobudka"; sztormowa pogoda miała trwać przez dni 28, z wyjątkiem przejaśnień w niedziele...

Tak rozpoczęło się życie...

Przeciągły gwizd i okrzyk pełen entuzjazmu: „pobudka, wstawać!". W rozmaitych kątach sali podniosły się z nad poduszek głowy i spojrzały na intruza, który śmiał przerwać błogosławieństwo spoczynku. Okrzyk powtórzył się po raz drugi i trzeci; z nad poduszek unosiło się coraz więcej zdziwionych twarzy: wstawać?

— No, kolego, kolego, kolego!

— Kolego!

— Kolega jeszcze śpi?

— ...a do kolegi specjalne zaproszenia...

— ...uprzejmie dziękuję, wstanę...

— Koledzy, koledzy...

Potem nastąpiły brutalne zaczepki, jak ściąganie za nogi, okrzyk nad łóżkiem i t. p. Na takie zachowanie jedynym było stoickie wzruszenie ramionami i... (psia krew!) wstawanie.

Wyprowadzenie jednak rozespanej głowy przed hangar okazało się zabawką w porównaniu z tym, co nadeszło; a były to ręce w pion, w bok, w dół; wyprost (?) prawej i lewej nogi, całkowite półprzysiady (??)... o zgrozo!

Zgraje podzielono na drużyny i przydzielono im drużynowe i drużynowych. Drużynowe i drużynowi stali przed drużyną i ich obowiązkiem było kogo nie ma obliczać; one i oni odprowadzali także „swoich" do pracy. Codziennie po śniadaniu wtajemniczony drużynowy ciągnął z wtajemniczoną drużyną do jakiejś roboty: szalupy, wykład, jacht, jolki...

Jolki! Jedną z nich była schorowana „Leila". Leżała, zaryta w piachu, na połowie drogi do Jastarni i kurowała się na słońcu. Codziennie rano ciągnęła do niej jakaś drużyna, aby leczyć ją śrubokrętami, śrubociągami, śrubcęgami, śrubsztagami i śrubami. Jolka z trudem powracała do zdrowia.

Co innego z „Dziewanną" albo „Marzanną". Te stały na wodzie, przycumowane do mola i kołysały się lekko w swych szerokich biodrach.

„Marzanna" chodziła pod wiatr, z wiatrem, baksztagiem i halfwindem, jak marzenie. „Dziewanna" natomiast miała zaletę nad zaletami: aż dziw, jak ona wspaniale dryfowała!

Kiedyś... niedziela była upalna, wiał świeży wiatr. Opowieść zaczynać się miała: Czterech nas było chłopów na schwał

I żaden się nie strachał
Kiedy wstępował na śliski pokład
Naszej....

Lecz rymy: dziewanna z pokładem nawet u laików powodują ponoć dreszczyk. Dalszy ciąg tej frasobliwej historii miał być dokończony prozą. Wybrało się więc ich czworo na zatokę. Gdy czarne chmury oblepiły niebo, a krople zaczęły moczyć sternika, obudził tamtych trzech, słodkiego snu zażywających i rzekł im: „pogoda robi się niepewna"... I w tejże chwili ryknął wiatr, a strugi polały się na śmiałków. Sternik wziął kurs na Hel, a jolka — posłuszna sterowi — wjechała majestatycznie bokiem do portu w Jastarni...

Dni mijały... Wykłady wzbogacały laików i rozjaśniały im labirynt obcych dźwięków. Jeszcze coprawda od czasu do czasu mylił się biedaczkom i biedakom dziób z rufą i rufa z dziobem.



...Uprzejmie dziękuję, wstanę...

Każdy natomiast wiedział, że „ten" z dwoma masztami nazywa się „Swarożyc", „ten biały" z jednym „Szkwał", a „ten malutki" — „Poświst". Wartość człowieka rozróżniało się z czasem — na podstawie takiej oto rozmowy:

— Był kolega na „Swarożycu"? (pan — odpadło).

— Aha.

— Bycza mesa.

— A?

— Mesa mówię... kabina... mesa.

— Aha.

Taki człowiek nie przedstawiał żadnych wartości! Powtarzano potem z ust do ust:

— Nie wiedział co to mesa...

— Coś podobnego... skąd on przyjechał?...

Bo „pochodzenie" odgrywało olbrzymią rolę: jeżeli ze Lwowa, to przystojny i dowcipny, (opinia kobiet), jeśli z Krakowa, to jak traf zdarzył, z Warszawy, to ważny, jeżeli z Poznania... to z komendy...

Ale skądby nie był ignorant, to zawsze go oceniano:

— Wygląda, że jest z Warszawy, no oczywiście, ze Lwowa, tak — z Krakowa, no ba z Wilna...

Stąd nietylko o mesie trzeba było wiedzieć, ale nawet i o salingu, który drapać musiał każdy, kto gwizdem radość życia swoją na jachcie opiewał, lub świstem podziw, że bukszpryt właśnie bukszprytem się nazywa, głosił.

Abstrahujmy na chwilę od bezana, kliwra, czy foka i spojrzyjmy na twarze i w dusze.

Jest godzina siódma wieczór. Dwa szeregi wyprężonych, brudnych (niestety) drelichów apel „odprawiają". Połowa tych godów przypada najczęściej po zdaniu: „Baczność! Podpisano: Jan Krystek, p. o. komendanta obozu"... Potym następują sprawy mniej formalne, aczkolwiek (ho, ho) formalne. Wyszedł góral przed szeregi i „tak peda":

— Zgubiłem menażkę hej, kto znajdzie hej, niech odda hej...

— Ta ja znalazłem, ta ci jo oddam...

Żeby na zagubionej menażce był koniec. Gdzie tam! Do każdej i do każdego prawie jest list(piszą

sami do siebie, żeby zazdrość wzbudzić w bratnich duszach, że takie niby mają powodzenie). Po rozdaniu listów oboźny musi przypomnieć, że „jutro“ pobudka o... szóstej, i że wszyscy muszą wstać, bo „przecież osobne zaproszenia wysyłanie nie będą“...

...a po kolacji?

...po kolacji czas wolny. Słońce kryje się za molo, chłód wsiąka w ciało przez drelich. Suną rozczochrane, brudne, boso — nagie, ręko-brudne sylwetki do hangarów, aby po czasie przewidzianym na metamorfozę, wyjść w białych spodniach, białej koszuli, granatowej marynarce i pantoflach.

*

Drużyny przed południem i popołudniu wchodziły na jachty, aby żagle wciągać i na śmiałe wyprawy po zatoce ruszać.

— Cuma luuuuz — był to zew zwycięstwa kapitana, że wreszcie liny odbuchtowano i sklarowano, jako też: stawiano żagle.

Praca jednak nie kończyła się na wyjeździe z portu, przeciwnie; jedni przy szotach foka, grota i baksztagach, inni do połysku przywracali świeżość skajlajtów czy iluminatorów, jeszcze inni mesę klarowali.

Wiatr tymczasem kładł jacht na burtę...

Różnicowały również życie częste zwroty przez sztagi i rufy, jak i deska, rzucona w wodę, aby „człowieka za burtą„ przypominała...

*

...Był wygą morskim, przystojnym i wysokim... Pod opieką jego szerokich ramion pływało to maleństwo, ilekroć on „kapitanił“. A gdy go nie stało, gdy wyjechał na rejs zagraniczny, dni straciły dla niej urok.

— Jak myślisz—wokoło pytała—kiedy „Szkwał“ wróci?

— Dziś — jutro... — tak było przez dni dziesięć.

...Inny znowu grywał na ukulele i śpiewał słodko angielskie melodie. Ona — czy był, czy go nie było — zawsze chodziła w ceglastych kolorach; gdy był przy niej, opalenizna jej skóry wspanialej wyglądała...

...Trzeci znów męczył biedactwo. Żegnał się ciągle z nią słodko i mówił, że już wyjeżdża; po paru godzinach wracał rozpromieniony i witał się z nią po stokroć czulej...

— Kiedy pan taki wariat!

— Janeczko.

— Ja nie potrzebuję!

— Janeczko...

*

Drużyna „la Disperata“ nie miała nic wspólnego z hr. Ciano, ani tym bardziej z Włochami. Nazwę przyjęła od desperacji, jaka jej członków ogarnęła na myśl, że przez cały sierpień już ich na obozie nie będzie; innymi słowy były to lipcowe niedobitki.

Jedynym lekarstwem na te ich nastroje była szalona chęć zabaw i uciech, aby zapomnieć o tym, że to już koniec. Tak też było! Przedpołudnia w dni słoneczne spędzali na plaży. Zajmowali cynicznie cudze grajdołki, ale ich zawsze wyrzucano. Przewędrowali tak, idąc z jednego wolnego grajdołka do innego, z Boru do Jastarni.

Drużyna ta była pod skrzydłami opiekuńczymi oboźnego, który stawał na głowie, a wyjazdy miał dla nich zawsze!

Tak żyli!

*

Słynny bramszotowiec, mr. Kugen, ma gust. W dni powszednie łazi coprawda w brudnym drelichu, ale gdy przyjdzie niedziela, zmienia się do niepoznania. Włosy czesze na polkę, wogóle strzyże się krótko, a ztyłu maszynką. Ścięgna twarzy „idą luz“, co stwarza bardzo miły uśmiech. Poza tym wkłada białe spodnie, niebieską kurtkę (ze złotymi guzikami) i pantofle. „Apollo by z zazdrości pękł“... Sportem żeglarskim przejął się tak bardzo, że nocami wydaje — na swym zapewne jachcie — komendy:

— Szoty foka luuuuz...

— Zwrot... (sam przewraca się na drugi bok). W dzień natomiast jest niezastąpiony.

— Mr. jak się dobija do boi?

— Jakto? Fordewindem (złośliwy).

Kiedyś dziwił się, że kapitan dał rozkaz kobiecie:

— „Niech pani zaniesie ten kawałek żelaza do budki i tam owinie go sznurkiem“...

— Żelazo — to marszpikiel, budka — to mesa, w najgorszym razie vorluk, sznurek — to linka; a wogóle marszpikla nie można owijać, bo może być potrzebny (błyskotliwy).

Dziwny wogóle był to człowiek. Nim został żeglarzem morskim był już kapitanem i sternikiem.

Dawno, gdy jeszcze go dobrze nie znano, wsiadł kiedyś do jolki i włożył ręce do kieszeni; towarzysze jego robili klar do wyjazdu. Dzięki swej postawie usłyszał nagle rozkaz:

— Niech kolega dopilnuje i zwróci uwagę na załogę...

— Jest — powiedział — niech kolega dopilnuje i zwróci uwagę na załogę.

Potym gromkim głosem wydawał rozkazy:

— Ty, pik fał, ty, klau fał, ty, cuma, ty, fał foka, klar?... (to nie przekleństwa).

Wyjechali...

Dziś nie można sobie żadną miarą przypomnieć, czy to wtedy „Dziewanna“ złamała maszt o „Gdynię“...

Tytuł sternika przypadł mu znowu na szalupach.



...Nim został żeglarzem był kapitanem i sternikiem

Dwie osady żeńskie i dwie męskie stanęły do zawodów o palmę pierwszeństwa. Mr. przez dwa dni chodził z ołówkiem w ręku, obserwował rosłych a barczystych typów i wciągał ich do osady. Dnia umówionego miały się siły zmierzyć. Zmierzyły się, ale sztoper stanowczo wtedy nie był w porządku; bo jakim że cudem szalupa mr. Kugena przyszła o kilka minut za załogą żeńską?...

Brutalny gniew załogi na sternika znalazł ujście we wrzuceniu go do wody portowej.

...ale słynny bramszotowiec pływał jak ryba...

Janusz Durko

Morze w literaturze pięknej

Nowela

Porachunek

— Tchórze! psia krew... Tchórze! Smarkacze wszystko. Na jednego kupą — dranie, ha? Pięciu na jednego, ścierwy! No, chodź tu jeden z drugim, chodź. Ja was nauczę, żłoby. Ja wam... — Wardyga stał pośrodku rozwalonych stołów i krzeseł i groził potężną pięścią w stronę drzwi, sapiąc ciężko jak zziajany bawół. — Ja wam pokażę — grzmiał ochrypłym głosem.

Drzwi na ulicę były otwarte naoścież, a w ramie otworu czaił się zmrok nocy. Wardyga cisnął jeszcze kilka przekleństw, lecz nikt nie ukazał się w drzwiach. Nikt. Tylko jakieś auto przemknęło po jezdni, brzęcząc obluzowanymi błotnikami i liżąc światłem reflektorów gładki asfalt ulicy.

W głowie Wardygi szumiało. To ten gruby Hans musiał go zdzielić bykiem. Tak, to musiał być ten gruby Hans. Ci czterej mówili na niego „Hans" i on był najsilniejszy i gdy to wszystko się zaczęło odrazu wyciągnął byka z kieszeni i potem diabli wiedzą, co się stało.

Psia krew, ten ból. Wardyga sięgnął ręką do ucha i skrzywił twarz. W miejsce ucha była lepka miaź. Pociągnął ręką po policzku — spojrzał na rękę — krew. Właścicielka „bierstuby" stała za ladą, złożywszy ręce jak do modlitwy, i mówiła bez ustanku „Mein Got, mein Got..."

Wardyga wyciągnął chustkę i namoczył ją pod kranem na szynkwasie, tam, gdzie stały kufle i kieliszki i zmył krew. — Sznapsa! — krzyknął do właścicielki i rzucił guldena na ladę. Wypił jednym tchem, odrazu zrobiło mu się lepiej, szum w głowie ustał. Rzucił okiem na wnętrze „bierstuby". Pięć stołów o niemalowanych blatach walało się na podłodze. I osiem krzeseł — jedno z oberwaną poręczą. I kufle — piwo rozbryzło się po ścianach i podłodze. A może Hans uderzył go kuflem, a nie bykiem. No, to nie robiło różnicy. Tchórze, psia krew! Kopnął krzesło, bo leżało wpoprzek przejścia i mruknąwszy jakieś brzydkie przekleństwo wyszedł na ulicę.

Właścicielka „bierstuby" stała ze złożonymi jak do modlitwy rękami i mówiła: „Mein Got, mein Got..."

Szedł po Hundegasse, zataczając się trochę. Nie, nie był pijany. Bosman Wardyga nigdy jeszcze nie był pijany od trzech kieliszków, Bóg świadkiem. To ten gruby Hans go upoił — bykiem. Pięciu chłopa na jednego — ha? Tchórze, psia krew! Ale dał im radę swoją drogą — zwieli dranie. Zawsze da im radę. Nikt z tych żłobów nie będzie mu ubliżał, dlatego, że jest Polakiem.

Wszystko to zaczęło się znienacka, niespodziewanie, jak zwykle takie rzeczy. Szedł ulicą, zobaczył piwiarnię i wszedł do środka. Chciał pić — no tak. Gdy wszedł do środka, tych pięciu żłobów siedziało przy okrągłym stole i żłopało piwo. Ten gruby (mówili do niego „Hans") opowiadał coś, a tamci śmieli się na cały głos „Ha, ha, ha, ha", wydzierali mordy. Te gdańskie żłoby, gdy się śmieją, zawsze wydzierają mordy. A z tych pięciu, ten, którego nazywali „Hans" wydzierał mordę najbardziej. Trzymał się za opasły brzuch i tarzał się i krztusił i pluł — jak wieprz. A właścicielka „bierstuby" stała za ladą i wycierała łzy od śmiechu i mówiła „Ach, ach..."

Nie dostrzegli go nawet. Stał przy szynkwasie z dwie minuty i patrzał na te rechocące gęby i na tego, co nazywał się Hans. Dałby dwa palce uciąć, że znał go skądś. Dałby głowę uciąć. Ale oni nie patrzyli na niego wcale, tylko klepali się po grubych lędźwiach i ryczeli jak bawoły „Ha, ha, ha, ha". A gospodyni, która stała za ladą mówiła „Ach, ach, das ist wundershön, Hans".

Miał tego dość. „Piwa!" — krzyknął na cały głos, po polsku, bo to ich sobacze prawo rozumieć po polsku, i gdy krzyknął „Piwa!", wszystkie gęby zamknęły się, jak na komendę, a pięć kwadratowych, ogolonych głów zwróciło się w jego stronę i w „bierstubie" odrazu zrobiło się za ciasno na ich sześciu. „Piwa!" krzyknął, bo wiedział, że im ścierwom nie podoba się, że mówi po polsku i spojrzał na tego grubego Niemca, co to nazywał się Hans, spojrzał prosto w jego głupie, wyłupiaste, nalane krwią ślepia! A tamten ścisnął grube wargi i wykrzywił twarz i bluznął „Polnische"... no i wtedy pękło.

Wyrwał kufel gospodyni, co nalewała piwo, i chlusnął żółtą cieczą w to czerwone ryjo. Skoczyli na niego odrazu. Ci dwaj, co siedzieli z brzega, złapali go za ręce, mocno wczepili się ścierwy, lecz on podniósł ich do góry jak hantle i rymsnął nimi o blat stołu. Wszystko zatrzęsło się w knajpie, zadrżało; stół złamał się i kufle z piwem brzęknęły o podłogę i coś trzasło — nie wiadomo, drzewo, czy kość. Dwaj inni, co siedzieli po drugiej stronie stołu, schwycili za kufle, a ten gruby, którego nazywali Hans — dałby dwa palce uciąć, że widział go gdzieś — sięgnął do tylnej kieszeni i wyciągnął coś, lecz on był już przy nich i złapał tych dwóch za klapy i grzmotnął nimi o ścianę, aż jęknęło coś, jak końska śledziona, gdy koń jest zgrzany i biegnie kłusem. Ale ci pierwsi, którymi wyrżnął o stół, schwycili go za nogi, a jeden wpił się w łydkę zębami, jak pies. Kopnął go, lecz ten trzymał się mocno, drugi też; szarpali go, żeby zwalić z nóg. Schylił się wtedy, uchwycił ich za mięsiste karki, ścisnął z całej siły, zdawało się, że tłuszcz im wypłynie z tych karków, i wtedy — ten ból; ktoś wyrżnął go z tyłu w głowę i odrazu zrobiło się ciemno, jak w triumie na statku, gdzie był bosmanem. To ten gruby Hans musiał go wyrżnąć z tyłu bykiem. Ale on nie puścił tych żłobów — nie. Trzymał mocno i ściskał, ściskał mięsiste karki, aż oderwał ich od nóg i odrzucił na bok jak dwa ochłapy. A potem złapał za krzesło i zaczął wywijać jak



Fot. O. Jabłoński **Gdańsk — ratusz**

młynkiem, pociemku, bo nic nie widział przed sobą; zdawało się, że ktoś płachtę zarzucił mu na oczy. A gdy mu się rozjaśniło w głowie, zobaczył, że już nikogo niema w „bierstubie" i że tylko ta stara klempa stoi za ladą i mówi „Mein Got; mein Got...", a on wywija krzesłem jak wariat, w prawo, w lewo, w kółko. Cisnął tedy krzesło o ziemię, stanął w przejściu i zaczął grozić pięścią i krzyczeć i wołać: „Chodź tu jeden z drugim, chodź. Ja was nauczę, ścierwy! Ja was nauczę"...

*

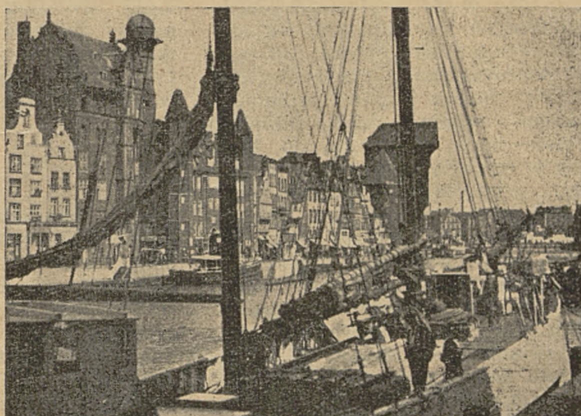
Szedł teraz przez Holtzmarkt, było zimno i padał deszcz. Zataczał się i trzymał się za ucho, bo piekło jak diabli. Musiał go mocno zdzielić bykiem ten żłób. Ale to jeszcze nie było nic; raz trzy żebra mu złamali, dranie, bo zawsze był cięty na nich i nigdy im nie popuścił, nigdy.

Szedł teraz na łajbę i trzymał się za ucho jak w mróz i myślał o tym żłobie, co to nazywał się „Hans", co wyrżnął go z tyłu bykiem i powiedział sobie, że temu to nie ujdzie na sucho — nie. O, miał na nich chrapę, miał. Szesnaście lat już przeszło, ale nie zapomniał nic; jak dziś widział wszystko wyraźnie i czuł i po nocach śnił i przysięgał, że im odpłaci, draniom.

Szesnaście lat temu, tak. Złapali go wtedy, bo głupi był — osiemnaście lat miał, gdy z Torunia ich z kadry przysłali na okręt. Nie wiedział wtedy co to Niemiec jest i jakie ma sztuki i jak umie podejść, drań, za przyjaciela się podać. Trzeciego dnia wypuścili ich z okrętu na ląd; z kumplami na miasto poszedł, bo nigdy jeszcze dużego miasta nie widział, a potem nad wieczór na okręt wracał — sam. Było ciemno i ulica była pusta — tam, koło „werftu", gdzie w nocy duszy nie spotkasz. Szedł sam i gwizdał sobie i podśpiewywał, bo młody był i mundur miał na sobie marynarski, co to nie każdy może mieć. I gdy tak szedł, naraz dwóch Niemców wyrosło przed nim jak z pod ziemi i podeszli do niego i wzięli go pod ręce i też zaczęli gwizdać i po plecach go klepać i mówić: „Fein Matrose, fein Matrose". Jeden z nich różowy był i gruby jak prosiak, a drugi miał długi nos. Śmieli się przez cały czas i mówili coś, a on myślał, że to po przyjaźni i też z nimi się śmiał, a oni klepali go po plecach i mówili: „Fein Matrose, fein Matrose". Ale nie przeszli ze sto kroków, jak schwycili go za ręce, ścierwy, mocno wykręcili, aż w stawach chrząstnęło i pchnęli go przez drogę do krzaków i butami go skopali po nogach, bo nie chciał iść. A tam w krzakach pięciu innych żłobów czekało i gdy zobaczyli go, zaczęli rechotać jak wieprze, którym przynosi się żer i ryczeć z radości, a jeden, najgrubszy z nich wszystkich, podbiegł do niego i z całej siły buchnął go pięścią w twarz. Potem drugi zamachnął się, potem trzeci i czwarty i piąty i bili go po twarzy, bili bez ustanku, aż oczy mu wylazły na wierzch i czuł wtedy, że twarz mu rośnie jak ciasto, brzęknie i puchnie, a oni bili wciąż jeden po drugim. Miotał się i charczał i wyrywał ręce — o ileby wtedy dał, żeby te ręce wyrwać, zgnieść tych drani jak padliny, zdusić ich opasłe mordy — ale trzymali go mocno jak w kleszczach. I za każdym razem, gdy walili go po twarzy, czuł, że coś idzie do serca, że coś twardnieje w nim, jak gorące żelazo stygnie, i za każdym razem przysięgał sobie, że nie popuści im tego nigdy. I gdy zmęczyli się już i mieli dość, związali mu ręce z tyłu i pchnęli go i kopnęli go każdy jeden, aż potknął się i zarył się twarzą w piach, a oni rechotali „ha, ha, ha, ha", jak te żłoby w knajpie, co ich rozgonił, ścierwów, na cztery wiatry.

Leżał potym w szpitalu przez cały miesiąc i nie spał, po nocach jęczał, nie mógł zapomnieć tego wstydu i myślał jak im odpłacić za to wszystko; musiał im odpłacić, bo nie mógłby w twarz ludziom spojrzeć, nie mógłby żyć. Ściskał swe pięści i patrzał na nie i myślał, że muszą być dwa razy takie, jak są, muszą być mocne jak młoty i wtedy on im odpłaci. I gdy wrócił na okręt odrazu stanął do raportu i prosił, żeby przydzielili go do najcięższej roboty, jaka jest. Pracował jak wół, bez wytchnienia i zawsze, gdy kończył robotę, patrzał na swoje pięści i na mięśnie i mierzył je codzień i widział jak rosną, twardnieją, stają się mocniejsze.

I codzień wiązał sobie ręce sznurem mocno, mocno i wtedy zdawało mu się, że te żłoby go za ręce trzymają — ten gruby jak prosiak i ten drugi, co miał długi nos — i że musi im te ręce wyrwać. Natężał się wtedy, aż wały mu pod skórą chodziły i chrząkał i sapał, ale więzy nie puszczały ani rusz. Codzień próbował przez cały rok i przez drugi, a jednego dnia, gdy już myślał, że nigdy ich nie zerwie i gdy wszystkie kumple na statku śmieli się z niego i mówili, że jest wariat, że w głowie mu się pomie-



Stary Gdańsk — widok z Motławy

szało od czasu jak go szwaby nabili, poczuł, że to wszystko, co robił przez tyle miesięcy — praca i trud i pot, co dawał z siebie przez cały ten czas, że to nie poszło na marne, nie zginęło. Sam nie wierzył z początku, myślał, że to żyły mu w rękach pękają, że kości trzeszczą z wysiłku i mieśnie rwą się w strzępy, ale gdy spojrzał na ręce, zobaczył, że wolne są i sznur pękł, trzasł jak strzęp i leży na pokładzie, pod nim. Zaraz mu kumple drugi sznur zawiązali, żeby sprawdzić, a on natężył się jak tur i chrząknął i stęknął i porwał go w strzępy i rzucił na pokład, pod nogi. I trzeci, i czwarty, i piąty też. I teraz wiedział już, że da radę tym draniom i że zetrze ich na miazgę za to, co jemu zrobili, za te bicia, kopniaki i krew. Zaczął szukać ich, tych ścierwów — tego z różowym ryjem i tego drugiego — po całym Gdańsku i w knajpach i na ulicach i koło „werftu" — wszędzie, ale nigdzie ich nie spotkał. Szesnaście lat już minęło od tego czasu i za te lata całe nigdy nie popuścił tym Szwabom, nigdy z placu nie ustąpił, zawsze ich rozegnał, drani, jak doszło do czego, zawsze pobił ścierwów, choć mu nieraz się dostało, a raz to mu trzy żebra złamali. Ale tych drani nie spotkał już nigdy.

*

Szedł teraz na łajbę, było zimno i padał deszcz. W głowie mu dudniło i krew biła mocno, jakby bawoły goniły — całe stado. Szedł powoli i trzymał się za ucho i myślał o tym wszystkim, o całym życiu i zobaczył wtedy, że jest koło „verflu" tam, gdzie szesnaście lat temu spotkał tych ścierwów i gdzie zaprzysiągł im zemstę. Spojrzał teraz na to miejsce, gdzie wszystko teraz było inaczej i wszystko było tak samo. Obejrzał się; z oddali, od strony miasta nadjeżdżał samochód i gdy światła reflektorów padły na płot zobaczył, że nie dalej jak sto kroków od niego pięciu ludzi szło za nim z kijami w ręku. Widział ich teraz zupełnie wyraźnie, a ten, co szedł na przedzie, był gruby — i to był Hans. I gdy zbliżali się do niego zobaczył, że to nie jest Hans; Hans rozpłynął się w mgle, a w tym samym miejscu stanął ten Szwab z różowym ryjem, którego szukał przez tyle lat. Odwrócił się twarzą do nich i stał i czekał pośrodku drogi i ścisnął pięści, co były teraz jak młoty i wiedział teraz, że zapłaci im za wszystko.

Leonard Cwalina

Notujemy

* * *

„Albin Dziadzio, bez pracy, wygrał zakład dziki,
że za 5 złotych połknie wszystkie tygodniki:
. . . .
Wygrał. Idzie na kawę. Na nogach się słania:
— Proszę — mówi — pół czarnej i coś do czytania".

Ten wierszyk z n-ru 269 **„Wieczoru Warszawskiego"**, w miejscu przez nas wykropkowanym, zawiera spory wykaz nikomu niepotrzebnych pisemek, które biedny Albin musiał przeczytać. Żarcik, owszem, nie głupi, stanowi satyrę aktualną i dowcipną: mimo bowiem wielkiego zaniku czytelnictwa w Polsce, która pod tym względem nie wytrzymuje porównania z krajami takimi, jak Niemcy, Anglia, Francja, Czechosłowacja czy St. Zjedn. A. P., — istnieje u nas cały szereg piśmideł głupawych i ogłupiających, obliczonych najwidoczniej na stałe wykpiwanie grosza od niezorientowanego prenumeratora. Czy jednak „Karakuliambo", autor satyry, miał jakiekolwiek bądź podstawy do tego, by w szeregu pism o tytułach jak np.: **„Astrolog"**, **„Tydzień kota"**, **„Polski okultysta"**, **„Sto rebusów co tydzień"**, **„Trzeci dzwonek"** i t. p. — wymienić również i **„Szkwał"?...** Mamy prawo sądzić, iż pismo nasze porusza zagadnienia poważne, że prowadzone jest z świadomością spraw, jakim zostało poświęcone, t. j. spraw polskiego morza, i że wreszcie redagowane jest w sposób odpowiedni. „Karakuliambo" napewno ani razu nie zajrzał do **„Szkwału"**, radzimy mu tedy, by zrobił to czym prędzej, a zdanie odmieni. W **„Szkwale"** znajdzie owo **„coś do czytania"** — o ile, oczywiście, sprawy naszego morza obchodzą go choć trochę.

* * *

Ruchliwa Sekcja Pisarzy - Marynistów Tow. Literatów i Dziennikarzy Polskich często daje znać o sobie za pośrednictwem ciekawie prowadzonych „wieczorów". I tak w dniu 27.X b. r., w lokalu Towarzystwa w Warszawie, odbył się wieczór, poświęcony tak aktualnej sprawie kolonij dla Polski. Po interesującym odczycie przewodniczącego Sekcji, marsz. Jana Dębskiego, na temat: **„Zagadnienia kolonialne w twórczości literacko - publicystycznej"**, w żywej dyskusji wzięło udział kilku członków Sekcji oraz gości, między tymi zaś i M. Pankiewicz, były radca emigracyjny na Amerykę Południową. Wieczór ten niewątpliwie dorzucił wszystkim zebranym szereg nowych a ciekawych oświetleń sprawy kolonialnej, — żałować jednak należy, iż zgromadził w przeważnej części tylko ludzi, zaawansowanych już w tych zagadnieniach.

* * *

Inny charakter miał wieczór Sekcji Pisarzy-Marynistów, urządzony dnia 16.XI b. r. w kawiarni „Ziemiańskiej Artystów" przy ul. Królewskiej, w ramach jednego z cotygodniowych „poniedziałków" Tow. Literatów i Dziennikarzy Polskich. Tym razem był to **„Smętkowy wieczór"**, którego osnową była legendarna postać diabła Smętka, będącego symbolem zaborczości germańskiej na polskim Pomorzu. Wieczór zagaił red. St. Zadrożny, po czym autor rewelacyjnej książki p. t. **„Na tropach Smętka"**, Melchior Wańkowicz, opowiedział, jak to zetknął się ze Smętkiem podczas swej wyprawy kajakowej po Prusach Wschodnich. W związku z osobą Żeromskiego, który bodaj pierwszy wprowadził postać Smętka do literatury polskiej — red. Zadrożny opowiedział zabawny incydent, jaki wydarzył mu się w Gdyni. W drugiej części programu odczytane zostały fragmenty **„Wiatru od morza"** przez niezrównanego recytatora, Henryka Ładosza, oraz z książki Wańkowicza, przez autora i Ładosza. Poza tym dział wokalno-muzyczny wypełnili pp.: J. Godlewska - Bogucka, która odśpiewała wiązankę pieśni ludowych, oraz prof. Adam Elertowicz, który wykonał kilka swoich kompozycyj fortepianowych.

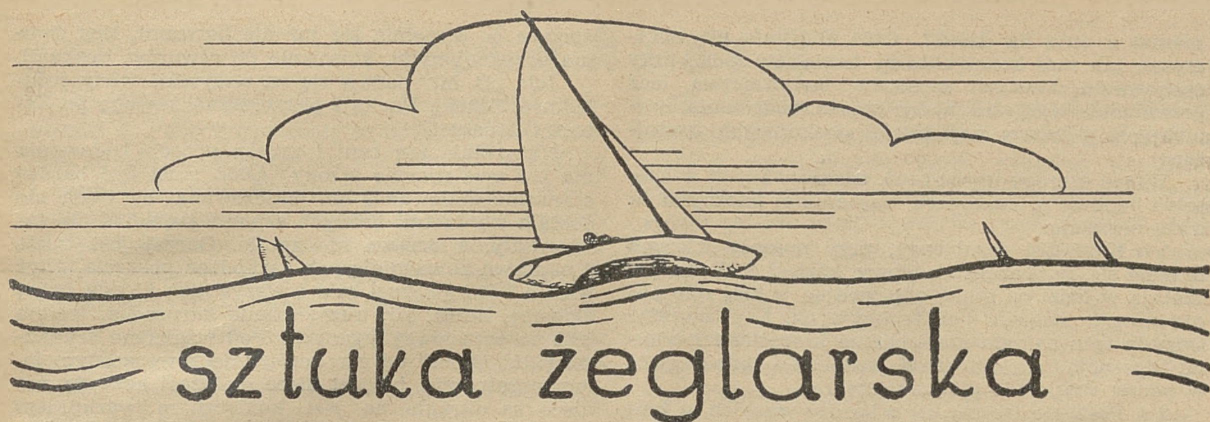
*

Niezmordowanemu za życia, a zmarłemu ostatnio badaczowi polskiej przeszłości morskiej i kolonialnej, ś. p. Stanisławowi Zielińskiemu, urodzonemu w Środzie (Wielkopolska), — **„Kurier Średski"** z dnia 28.X b. r. poświęcił artykuł, rzucając myśl, aby miasto Środa, w celu uczczenia swego znakomitego ziomka, ufundowało specjalne stypendia kolonialne Jego imienia. O Stanisławie Zielińskim pisała również M. Wielopolska w warszawskim **„Kurierze Porannym"** z dnia 15.XI b. r.

* * *

W dniu 21.I 1937 r., Radio Polskie nada słuchowisko literackie J. Stępowskiego, p. t. **„Nieznany rapsod"** (o morskiej wyprawie powstańca polskiego, Łapińskiego).

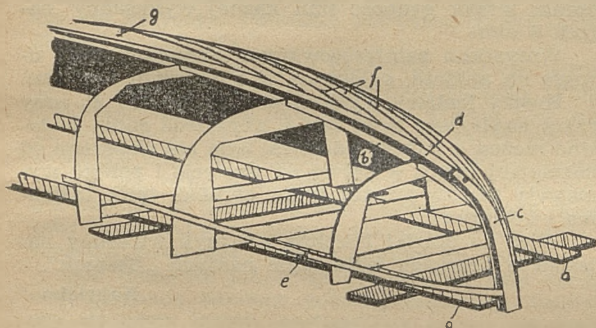
(Zb. J.)



Jola holenderska „B. M."

Zagadnienie popularyzacji sportu żeglarskiego i udostępnienia go najszerszym masom młodzieży, dręczące wszystkich naszych społecznie myślących żeglarzy, nie jest ani nowe, ani też specyficznie polskie. Narzuca się ono wszędzie tam, gdzie białe żagle nie tylko z powieści są znane, wszędzie, gdzie zrozumiano ogromne znaczenie wychowawcze tego „sportu królów".

Do realizacji wzniosłego celu dąży się dwoma drogami: przez tworzenie z publicznych funduszów taboru, dostępnego dla całej młodzieży, (niemieckie „Yachtschulen", wydziały żeglarskie „Ballili", sowieckie „Raboczii Jachtkłuby", szwedzkie Seglarskolans), lub też tworzenie popularnych typów łodzi, t. j. bardzo tanich i tak prostych w konstrukcji, by każdy zręczny chłopiec mógł je sobie sam zbudować.



Rys. 1

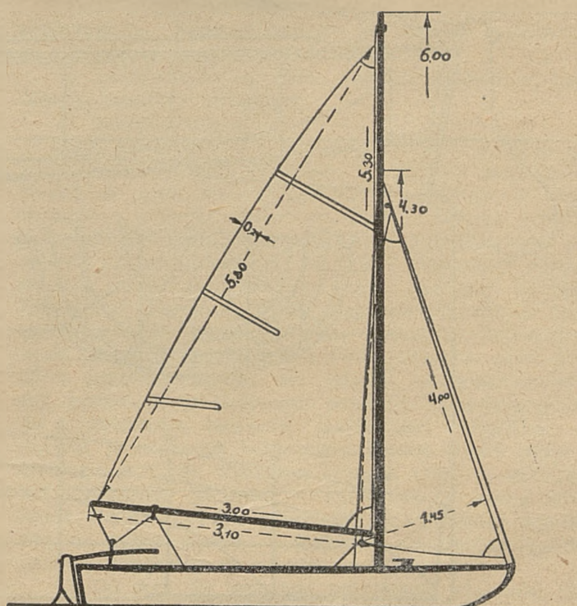
Pierwsza metoda, konieczna dla żeglugi morskiej, gdzie o „samodziałowych" łodziach mowy być nie może, poszczycić się może pewnymi sukcesami także u nas w Polsce (ośrodki morskie AZM i ZHP), lecz druga, stosowana w żeglarstwie śródlądowym, ciągle zawodziła. Nawet tak wybitni konstruktorzy zajmujący się tym zagadnieniem, jak Tiller (Niemcy), Reimers (Szwecja), czy Estlander (Finlandja), nie zdołali stworzyć łodzi, odpowiadającej należycie stawianym w tym względzie wymaganiom. Młodzież tymczasem tworzyła własne „typy", marnując po większej części czas i pieniądze.

Aż przed kilku laty zaczęły nadchodzić wieści z Holandii, z Bergum w Fryzji, że buduje się tam łodzie niesłychanie proste, a zdatne do żeglugi, że konstrukcja pana Bulthuisa zdobywa coraz więcej zwolenników; potem słyszeliśmy, że jola „B. M." wyszła już poza ramy swego rodzimego klubu „Morze Bergum", że gwałtowne dyskusje toczą się na łamach prasy fachowej, że setki tych łodzi pływa po wodach Fryzji. Nie wiele minęło czasu, aż Północno Niderlandzki Związek Żeglarski uznał ją jako monotyp regatowy. A wreszcie wielki triumf: wszechwładny Królewski Niderlandzki Jachtklub wprowadził jole „B. M." jako narodową klasę regatową, która odtąd uwzględniana jest we wszystkich holenderskich imprezach regatowych i reprezentowaną zwykle bywa niesłychanie licznie głównie przez młodzież.

Fakt ten świadczący bardzo wymownie o społecznym nastawieniu holenderskich związków żeglarskich, jest tym bardziej znamienny, że równocześnie instytucje pomiarowe otrzymały instrukcje tolerancyjnego traktowania łodzi „B. M." przy pomiarach, biorąc wzgląd na przeważnie amatorskie ich wykonanie i dopuszczając pewne odchylenia od norm, jeśli nie zmieniają one istotnej wartości żeglarskiej jolek.

Dziś „B. M." stało się hasłem, które jest na ustach wszystkich, uczniaków i nauczycieli, bezrobotnych, urzędników, czy rzemieślników, wszystkich tych, co kochają wiatr i chmury i wiecznie żywą, lazurową toń, a których nie stać na luksusową „szarpie", czy mahoniową „olimpijkę".

Czemże zasłużyła jednak jola „B. M." na to niebywałe w dziejach żeglarstwa powodzenie, na to, że flotylla jej sięga w Holandii już nieledwie tysiąca sztuk, a zainteresowanie jolą tą u zagranicy rośnie



Rys. 2

niemal z dnia na dzień? Otóż Bulthuis nie upraszczał, jak inni konstruktorzy kształtów łodzi, przy zachowaniu dawnych sposobów budownictwa, lecz przeciwnie: wymyślił nowy sposób budowania normalnych, a zatem najbardziej doskonałych kształtów.

Wśród szeregu uproszczeń, zastosowanych w sposobie budowy p. Bulthius'a, najbardziej istotnymi są dwie inowacje:

1-o Kształtki (szablony), przy pomocy których określa się, w początku budowy, kształt kadłuba pozostają w łodzi na stałe, odgrywając w niej rolę poprzecznych wiązań konstrukcyjnych, t. j. owręży. Odpada tym samym niesłychanie kłopotliwa i trudna operacja zastępowania szablonów przez gięte w parze, względnie piłowane, żebra.

2-o Poszycie tworzy się z bardzo wąskich, a tym samym łatwo dających się obginać wokół szablonów listw drzewnych, które nadto nie potrzebują być każda zosobna fasonowane, lecz wszystkie posiadają jeden i ten sam, całkowicie prostolinijny obrys, powstający przez zwykłe wzdłużne rozcinanie desek na pasma o równej szerokości.

Budowana tym sposobem jola „B. M." posiada 4,75 m długości, 1,50 m szerokości i 0,80 m zanurzenia (wraz z mieczem). Ożaglowanie jej wynosi około 12 metrów kwadratowych płótna, a żeglować w niej może równocześnie 2—3 osób.

Budowa jej jest rzeczywiście dziecinnie łatwa. Po ustawieniu skrojonych podług rysunków szablonów-owręży (kształtek), przytwierdza się do nich, wpuszczając w przewidziane dla tego celu wycięcia, belkę kilową, stewę przednią i traniec (pawęż). Powstały w ten sposób szkielet (rys. 1), obciąga się listwami poszycia, przylegającymi do siebie „na styk". Obciąganie to rozpoczyna się od linii burtowej i prowadzi się w kierunku kila. Listwy przybija się w sposób najprostszy gwoździami do kształtek, stewy przedniej i trańca, a nadto także przybija się do sąsiednich listw (w kierunku prostopadłym do gwoździ wbitych w doblony).

Umocowywane w ten sposób listwa po listwie tworzą zwartą, bardzo mocną i szczelną powłokę, okalającą sobą szkielet łodzi. Przyczym ostatnią partję poszycia, t. j. pozostające w środku łodzi, po zbliżeniu się w pracy do kila, dwa otwory półksiężycowe — wypełnia się już nie listwami, lecz dwoma przykrojonymi, stosownie do otworów, deskami.

Jola „B. M." nadaje się na wszystkie wody śródlądowe, Zatokę Pucką i przybrzeżną żeglugę po Zatoce Gdańskiej.

Naturalnie ten tani i prosty sposób budowania ma też swe ujemne strony. Łódź musi być bardzo starannie malowana, lub lakierowana, by woda nie dostała się do tak licznych szpar i gwoździe nie zardzewiały, a drzewo nie zgniło. Gorzej jest także z naprawą poważniejszych uszkodzeń poszycia, gdyż wielka ilość gwoździ robi z wszystkich klepek jedną skorupę, która, gdy raz zostanie naruszona, trudna jest do częściowej wymiany. Pod względem szybkości łódź „B. M." też nie dorównuje nowoczesnym jolom regatowym, bo jest nieco cięższa i kształty ma nieco za okrągłe, co jest koniecznym warunkiem wykonalności metody Bulthuisa, lecz pośrednio wpływa na szybkość, ułatwiając t. zw. rolowanie.

Metodą tą można budować także inne łodzie, jeśli tylko kadłub ma łagodne zaokrąglenia. Istnieje już np. w Holandii około 300 łodzi kilowych, 6 metrów długich, o powierzchni żagla 16 metrów kwadratowych, budowanych według zasad joli „B. M.", które w najbliższym czasie uznane będą także za narodową klasę regatową monotypów 16 metrów kwadratowych.

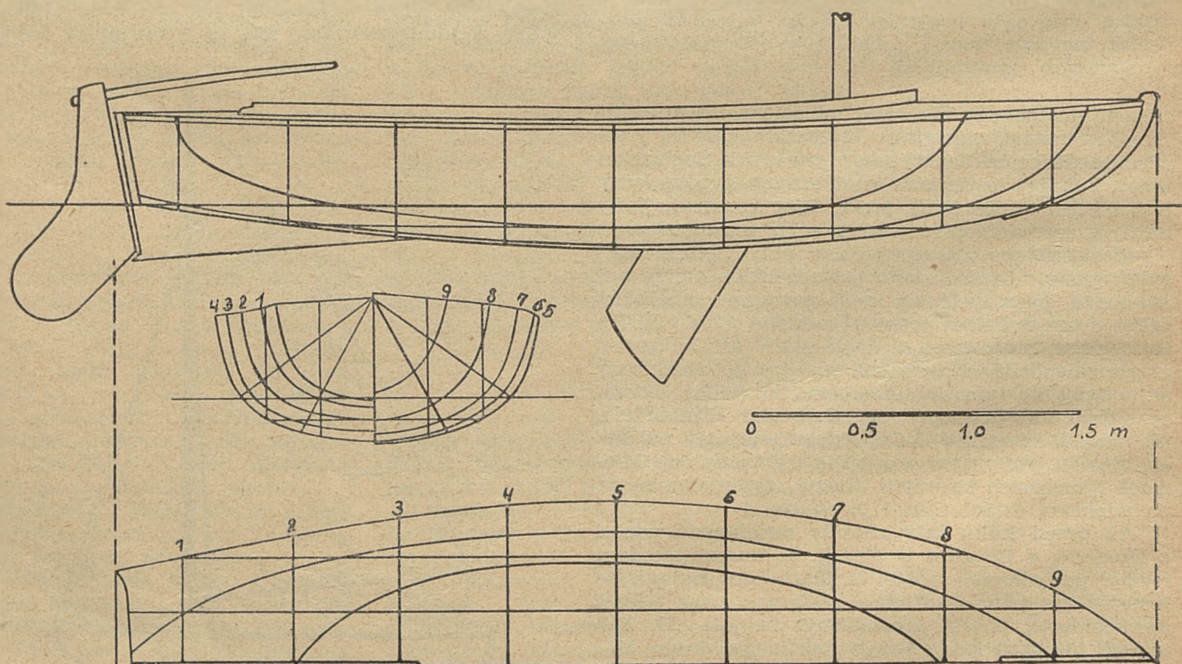
Jeszcze słów kilka o załączonych rysunkach. Mają one dać czytelnikowi pojęcie o kształtach jolki „B. M.", nie mają zaś i nie mogą służyć jako podstawa do budowania takiej łodzi, są one z dobrze zrozumiałych względów tak małe, że powiększenie ich do wielkości naturalnej da zupełnie wypaczony obraz; wszak grubość linii każdej wyniosłaby całych 6 mm!

Wszystkim zainteresowanym zwracamy więc uwagę na ankietę, ogłoszoną w niniejszym numerze.

Koszty budowy wyniosą przeciętnie 200 zł, przy czym najdroższe będą żagle, gdyż łódź samą budować można z każdego drzewa, byle nie słabszego od normalnej sosny, a listwy na poszycie i pokład wymagają bardzo prostej tylko obróbki (piła taśmoma i heblarka).

Więc do dzieła! Niechże wietrzyk wiosenny napotka w przelocie białe żagle naszych „Beemek".

Kapricho



Rys. 3. Linie teoretyczne joli „B. M."

Ankieta

Pragnąc przyczynić się do rozpowszechnienia w Polsce opisanej w niniejszym numerze, a odznaczającej się szczególną prostotą i taniością, joli holenderskiej typu „B M", o której sądzimy, iż będzie w stanie wydatnie przyśpieszyć u nas demokratyzację sportu żeglarskiego, a ca za tym idzie także i dalsze powiększenie naszej zażyłości z morzem— deklarujemy gotowość przyjęcia na siebie roli bezinteresownego pośrednika wobec tych wszystkich, którzy pragnęliby plany tej łodzi nabyć.

W związku z powyższym, prosimy zainteresowanych o napisanie do nas, czy reflektowaliby na nabycie tych planów, możliwie szybko, a w następnym numerze będziemy mogli podać cenę nabycia tych planów, która oczywiście zależną będzie od ilości zgłoszeń. Przewidujemy, że cena tych planów nie będzie przekraczała kwoty zł. 24.—.

Zgłoszenia należy kierować do Akademickiego Związku Morskiego R. P., Zarząd Główny, Widok, 10, Warszawa.

ZARZĄD GŁÓWNY AZM

Zadania żeglarskie dla prawników

(artykuł dyskusyjny)

W sezonie żeglarskim roku bieżącego organizacje takie, jak Akademicki Związek Morski i Harcerskie Drużyny Żeglarskie, otrzymały zakaz używania bandery handlowej na statkach sportowych, to znaczy zakaz podnoszenia na rufie prostokątnej flagi biało-czerwonej z orłem na czerwonej tarczy herbowej pośrodku białego pola. (Jachty Oficerskiego Jachtklubu i Jachtklubu Rz. P. podnoszą, jak wiadomo, specjalne bandery, więc je zakaz powyższy nie dotyczy). Polecenie powyższe wydał Urząd Morski w Gdyni*).

Zatem jachty A.Z.M. i harcerski „Zawisza Czarny"**) mogą podnosić na rufie flagi klubowe i flagi biało-czerwone... jak na kamienicy w dniu 3-go maja. Nie wiem, czy „Zawisza Czarny" zagranicą stosował się ściśle do poleceń Urzędu Morskiego — ale, gdyby tak było, to dobrze chociaż, że w tym roku nie zawitał do Londynu. Na Tamizie bowiem wziętoby biało-czerwoną flagę... pilotową (taka bowiem niesiona jest przez statki z pilotem na burcie).

Ale mniejsza już o ujemne skutki, jeśli chodzi o propagandę bandery polskiej zagranicą. Zajmijmy się czym innym, zastanówmy się — na jakiej to zasadzie Urząd Morski zabronił używania bandery handlowej. Otóż Urząd Morski za podstawę do wydania tego rodzaju zarządzenia obrał Art. 24 Ustawy z dnia 28 maja 1920 r. o polskich statkach handlowych (Dz. U.R.P. z 1920 r. Nr. 47, poz. 285), częściowo zmienionej rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 6 marca 1928. (Dz. U.R.P. Nr. 29, poz. 269). Artykuł ten brzmi:

„Art. 24. Za podniesienie polskiej bandery handlowej morskiej bez przedwstępnego wyrobienia statkowi certyfikatu lub zaświadczenia o banderze (art. 15 i 18), kapitan statku handlowego, mającego warunki, przewidziane w art. 1—4, podlega karze grzywny do pięćdziesięciu złotych i aresztu do trzech miesięcy, lub jednej z tych kar"...

Słyszeliśmy jednak głosy, że taka — jak powyżej omawialiśmy — interpretacja wskazanej Ustawy na zasadzie jednego artykułu 24-go jest niewłaściwa. Niezadowoleni z zarządzenia Urzędu Morskiego tłumaczą nam sprawę następująco:

Rzeczywiście w Art. 24 znajdujemy zdanie, że kapitan podlega karze, jeśli podniesie banderę handlową na statku niezarejestrowanym. Ale to właśnie zdanie, a raczej brak w tym zdaniu jednego małego uzupełnienia w postaci zdania wtrąconego „z wyjątkiem statków wolnych od rejestracji" (które to wtrącenie posiada już Art. 25) — jest słabym punktem całej Ustawy, który właśnie spowodował to całe zamieszanie. Bowiem intencją ustawodawcy było co innego. Intencją ustawodawcy było **nałożenie obowiązku** na wszystkie statki, wychodzące na pełne morze (nie wyłączając jachtów) podnoszenia na rufie **wyłącznie** bandery handlowej morskiej. Że tak jest istotnie, mówią nam o tym następujące artykuły tejże ustawy:

„Art. 9. Przepisy ustawy niniejszej mają również zastosowanie do jachtów spacerowych, wychodzących na pełne morze, do statków pilotowych, większych rybackich (ponad 50 cbm), holowniczych, ratunkowych, szkolnych, przeznaczonych do wyszkolenia personelu marynarki handlowej, oraz......".

A przecież jednym z przepisów tej ustawy jest Art. 6, który brzmi:

„Art. 6. Polskie statki handlowe morskie, prócz obowiązków, przewidzianych w innych ustawach, **są obowiązanie** w szczególności do:

1) podnoszenia na rufie **wyłącznie polskiej handlowej bandery morskiej;**

2) utrzymywania......".

Całe zamieszanie spowodowane jest między innymi jeszcze i tym, że statki poniżej 50 mtr. sześć. brutto w myśl Art. 10 nie są obowiązane do rejestracji — i wobec tego nie wydaje się im certyfikatu okrętowego, który (Art. 18) jest łącznym dowodem zarejestrowania statku i dowodem prawa statku do podnoszenia na rufie polskiej bardery handlowej morskiej. Brak tego certyfikatu u tych upośledzonych małych statków morskich, wychodzących na pełne morze, które skorzystały w myśl Art. 10 z przysługującego im prawa nierejestrowania się, pozbawia je jedynego dowodu, uprawniającego do podnoszenia bandery, jakim jest certyfikat — stawia je rzekomo bezbronnie wobec treści przytoczonego Art. 24. Statkom tym, a więc w większości wypadków jachtom — bo tylko te małej wielkości statki (oprócz rybackich) najczęściej wychodzą na pełne morze — działoby się dobrze, gdyby ustawę uzupełnić w sposób następujący:

1) Do Art. 24 wstawić omawianą klauzulę (jaką posiada np. Art. 25) o treści: „z wyjątkiem statków wolnych od rejestracji".

---

*) Urząd Marynarki Handlowej w Gdańsku, o ile nam wiadomo, zakazu używania bandery handlowej nie wydawał i jachty Polskiego Klubu Morskiego w Gdańsku (Korsarz i Danuta) dzięki temu na Olimpiadzie Kilońskiej mogły się pokazać pod właściwą banderą.

**) Na łamach tygodnika gdyńskiego „Torpeda" ukazał się ostatnio (Nr. 29) bardzo ciekawy artykuł w tej sprawie p. t. „W sprawie piratów polskich" pióra gen. M. Zaruskiego (Przyp. Red.).

2) Ustanowić dodatkowym artykułem specjalny rodzaj zaświadczenia dla statków morskich nie obowiązanych do normalnej rejestracji — będący dowodem ich przynależności państwowej — (rodzaj certyfikatu, otrzymywanego w trybie bardzo uproszczonym) i uprawniającego do podnoszenia bandery handlowej. (Pozostałe artykuły oczywiście należałoby w związku z tym odpowiednio uzupełnić).

W obecnym stanie rzeczy w obronie tych upośledzonych statków stają artykuły 6-ty, 9-ty i 10-ty; ostrzy broń przeciwko nim Art. 24; Urząd Morski jako broni używa Art. 24, — zaś opozycjoniści wojują artykułami 6-tym, 9-tym, 10-tym.

Zatem pytanie dla prawników:

„Który artykuł silniejszy, jak daną ustawę należy interpretować: mają, czy nie mają prawa „jachty spacerowe, wychodzące na pełne morze..." (Art. 9) prawo i obowiązek „podnoszenie na rufie wyłącznie polskiej handlowej bandery morskiej..." (Art. 6) — czy też należy się za to kapitanowi „grzywna do 50 zł. i areszt do trzech miesięcy..." (Art. 24)?

A teraz sprawa druga — jak jest z „Zawiszą Czarnym"? Przecież on ma grubo ponad 50 cbm brutto (coś ponad osiem razy tyle), a zatem obowiązuje go rejestracja. A tymczasem pływa sobie spokojnie nierejestrowany jako jacht, a wtajemniczeni twierdzą, że uzyskał z Ministerstwa specjalne ulgi co do rygorów bezpieczeństwa, jak kwalifikacje oficerów, załogi i t. p. Otóż co do tego ostatniego, to wszystko w najzupełniejszym porządku, gdyż Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 listopada 1930 r. o bezpieczeństwie statków morskich (Dz. U.R.P. z r. 1930, Nr. 80, poz. 632) z mocą ustawy przewiduje w Art. 4, że Minister Przemysłu i Handlu może w drodze rozporządzenia wyjąć z pod działania postanowień niniejszego rozporządzenie całkowicie lub częściowo:

1) statki o pojemności brutto mniejszej niż 50 ton,

2) statki, używane w żegludze przybrzeżnej,

3) statki rybackie,

4) statki, używane nie w celach zarobkowych" (!)

(Harcerskie statki sportowe są wyjęte z pod działania punktów 9-go, 10-go i 11-go Art. 5 powyższego rozporządzenia).

Natomiast co się tyczy rejestracji, to w poprzedniej ustawie o polskich statkach handlowych (z 28 maja 1920) nie ma takiej klauzuli, któraby uprawniała ministra w drodze zwykłego rozporządzenia wyłączyć z pod działania tej ustawy jakikolwiek statek. „Zawisza Czarny" powinien być zatem zarejestrowany. Jako statek rejestrowany otrzymałby certyfikat i nie byłoby wątpliwości co do prawa do bandery handlowej.

Zestawiając obie powyższe sprawy, krytycy zarządzeń Urzędu Morskiego wskazują, że specjalnie w stosunku do „Zawiszy Czarnego" — nieprawidłowość jest dwojakiego rodzaju:

1) „Zawisza Czarny" nie powinien być zwolniony od rejestracji,

2) nawet nie rejestrowany, — nie powinien mieć — tak, jak ogół jachtów — odebranego prawa do bandery.

Biedny „Zawisza Czarny" w Gdyni na rufie podnosił w tym sezonie banderę harcerską, która na tym miejscu raziła, jak jakaś bandera „japońska" — jak się miał wyrazić ponoć pan minister Beck, polecając sprowadzić banderę handlową.

A zatym prawnicy, pytanie drugie: czy w stosunku do „Zawiszy Czarnego" mają krytycy zarządzeń Urzędu Morskiego rację?

Blue Peter

Na widnokręgu

Zatonięcie latarniowca Elbe I. W dniu 27 października b. r. podczas szalejącego sztormu o sile 12° B z WNW, wydarzyła się niezwykle rzadka katastrofa zatonięcia statku latarnianego. Był to mianowicie latarniowiec Elbe I, położony w odległości około 22 mil od Cuxhafen i 13 mil od wyspy Helgolond. Katastrofa nastąpiła wskutek przewrócenia statku przez sztormową falę. Cała znajdująca się na pokładzie załoga w liczbie osób 15 poniosła śmierć na miejscu. Jedynymi świadkami katastrofy byli członkowie załogi, przechodzącego w owym momencie koło „Elbe I" angielskiego parowca „The President". Opowiadają oni, że przewrócenie się „Elbe I" nastąpiło niezwykle gwałtownie. Miotany falami na swym łańcuchu kotwicznym latarniowiec odchylił się w pewnym momencie nieco więcej od położenia prostopadłego do fal, równocześnie nadbiegła szczególnie potężna góra wodna i przewróciła go swym uderzeniem w bok statku.

Latarniowiec „Elbe I" wyposażony był we wszystkie najbardziej nowoczesne urządzenia. Jego latarnia promieniowała światło o sile miliona świec.

Statek ten posiadał własny napęd, służący do odciążania, podczas sztormów, łańcucha kotwicznego.

Katastrofa podobna zdarzyła się w Niemczech po raz ostatni w r. 1825. (J.)

Żeglarska przeszłość D-ra Charcot. Zmarły w tragicznej awarii barku „Pourquoi Pas", znakomity badacz krajów polarnych, Dr. Charcot, był początkowo z zawodu lekarzem. Będąc w wieku lat 30 i posiadając już wyrobioną opinię dobrego lekarza, zaniechał dalszego uprawiania tego zawodu, oddając się odtąd całkowicie działalności żeglarskiej, która z czasem przeobraziła się w naukowo-odkrywczą. Pierwszą podróż żeglarską Dr. Charcot odbył w r. 1890 na 8 tonowym kutrze „Courlis". W r. 1893 nabywa on dwumasztowy szkuner „Pourquoi Pas" i odbywa na nim w okresie do r. 1897 szereg dalszych podróży. Następne dwa lata żegluje Dr. Charcot na 120 tonowym szkunerze tejże nazwy, poczym próbuje — przez krótki okres — żeglugi na 10 tonowym jachcie parowym. Następnym z kolei żaglowcem jest „Pourquoi Pas II". Na nim dokonuje podróży do Irlandii, Wysp Szotlandzkich i Faroru. W dwa lata później udaje się na szkunerze „Rose Marie" (214 t) i przy asyście szkunera „Harlequin" w swą pierwszą wyprawę polarną, docierając wówczas do wyspy Jan Mayen. W r. 1903 odbywa drugą podróż polarno-odkrywczą na statku „Français", a od 1908 służyć mu poczyna ostatnia „Pourquoi Pas", t. j. ta, na której śmierć swą znalazł w awarii pod Islandią.

Dr. Charcot był ostatnio prezesem jachtowego klubu Francji, czym dawał wyraz zrozumienia dla rozwoju żeglarstwa sportowego. (J.)

Likwidacja ośrodka wyszkolenia żeglarskiego PUWF w Gdyni. Obradująca w końcu października r. b. w Gdyni Rada Jachtingu Morskiego zdecydowała zlikwidować dotychczasowy ośrodek żeglarski PUWF w Gdyni, powołując na jego miejsce ośrodek przeznaczony wyłącznie dla szkolenia zawodowych sił Marynarki Wojennej, do którego dopuszczeni będą mogli być — w drodze wyjątkowej — jedynie oficerowie rezerwy.

Decyzja ta powzięta została na skutek całkowitego niemal braku w roku bieżącym chętnych do szkolenia się w tym ośrodku, co Rada Jachtingu przypisuje za małemu zainteresowaniu się klubów żeglarskich tą instytucją. (J.)

12 nowych jachtów przybyło do Gdyni. W początkach listopada przybył do Gdyni wojenny transportowiec ORP „Wilia" z transportem 12 nowych jachtów morskich ,zamówionych swego czasu w Niemczech przez Oficerski Yacht Klub.

W skład transportu tego wchodzą: 6 jachtów niemieckiej morskiej klasy regatowej (Seefahrtklasse), z czego 2 należące do kategorii 80 mtr. kw. (po 11 ton wyporności), a 4 do kategorii 50 mtr. kw. (po 6 ton), 2 jachty „szóstki" klasy międzynarodowej regatowej „R" i 4 jachciki monotypowe międzynarodowej klasy „Star".

Wszystkie te jachty zostały zbudowane przez znaną niemiecką stocznię jachtową „Abeking & Rasmussen" w Bremie, podług projektów tejże stoczni (wyjąwszy „Stary").

Przybycie jachtów tych stanowi niewątpliwie fakt epokowy w dziejach naszego żeglarstwa morskiego, bowiem podniosło to odrazu wysoko stan liczebny naszej flotyli sportowo - morskiej. Pomimo to jednak wątpić należy, aby fakt ten spotkać się mógł z entuzjastycznym przyjęciem przez naszą brać żeglarską, a przynajmniej przez jej społecznie myślącą część.

Bowiem nasze żeglarstwo sportowe, zależnie od kierunku rozwojowego, może albo pozostać na zawsze tylko „godziwą rozrywką" dla szczupłego i dobrze dobranego grona osób, lub też odegrać może rolę ważkiego czynnika społeczno-wychowawczego, przyczyniającego się wydatnie do przyśpieszenia przeobrażeń, jakim naród lądowy ulec musi, aby skutecznymi się okazały jego poczynania morskie.

Jest rzeczą oczywistą, że w interesie publicznym leży jedynie druga alternatywa, która ziszczoną może być tylko po przez rozbudowę sportu wszerz, t. j. przez obracanie, każdego możliwego do zdobycia na sprawy żeglarskie grosza na tanie i o szerokiej zdolności przepustowej urządzenia sportowo-szkolne, a nie na luksusy, jakimi są niewątpliwie jachty regatowe.

Tymczasem wszystkie nowo nabyte jachty stanowią wyłącznie tylko sprzęt regatowy. Wprawdzie klasa niemieckich „Seefahrt" nie jest już tak delikatną jak np. jachty „R" i dzięki temu na jachtach tych można podążać na „własnym kilu" na dowolne regaty odbywane na Bałtyku, pomimo to jednak są jeszcze za subtelne i przede wszystkim za drogie, aby można je było wykorzystywać do turystyki pełnomorskiej, a tym bardziej do ciężkiej służby masowego szkolenia w obozach.

Zatym wszystkie nowo nabyte jachty służyć mogą wyłącznie do szkolenia się w żeglarstwie regatowym, dostęp do którego mieć, z konieczności, może maksimalnie tylko kilkadziesiąt osób w każdym sezonie.

Tymczasem, gdyby wydatkowana na tę partię jachtów kwota, przekraczająca ponoć sumę 200 tysięcy złotych, obróconą została na tani tabor szkolny, to można byłoby nabyć np. do 30 sztuk jednostek 6-ciotonowych typu turystycznego (szwedzkie popularne jachty turystyczne tej wielkości kosztują około 7 tysięcy złotych tych za sztukę), zdolnych zarówno do wzbudzenia u nas szerszego ruchu pływań dalekomorskich, jak i do pełnienia żmudnej roboty: wstępnego szkolenia mas młodzieżowych w ośrodkach. Zaś zdolność przepustowa takiego zespołu jachtów sięgać mogłaby nawet 1000 osób pro 3-miesięczny sezon żeglarski, licząc na każdą osobę po 1 pełnym miesięcu pływania.

Dysponując takim taborem, można byłoby nareszcie urzeczywistnić ideę prawdziwie masowych ośrodków żeglarsko-morskich, przeznaczonych tak dla młodzieży szkolnej, jak robotniczej i chłopskiej.

Że zaś wśród młodzieży polskiej amatorów szkolenia się w żeglarstwie morskim nigdy nie zabraknie, jest aż nazbyt oczywiste, wystarczy tylko poznać entuzjazm, z jakim młodzież nasza garnie się do morza, aby być pewnym, że jeśli tylko stworzy się konieczne urządzenia, to młodzież zjawi się tłumnie na morzu, by tu, w trudzie żeglarskim i znoju, hartować ciała swe i dusze, by tu poznawać naocznie szerokie możliwości pracy zawodowej, stojącej otworem dla każdego, kto zapragnie czerpać dobrodziejstwa z niezgłębionej skarbnicy morskiej.

Fakt likwidacji ośrodka żeglarskiego PUWF z powodu za małej frekwencji, nie jest pod tym względem absolutnie miarodajny. A zatem wynika pytanie, co jest ważniejsze, czy ukazanie się Polski na regatach międzynarodowych, czy też wychowywanie w duchu morskim przyszłego pokolenia? (J.)

Przeobrażenia w Eriksonowskiej flotylli żaglowców. Znany powszechnie fiński armator dużych żaglowców, kap. Gustaw Erikson z Marienhamn, udzielił niedawno prasie fińskiej wywiadu o stanie swej floty żaglowcowej i zamiarach jej rozbudowy.

Ten niesłychanie ciekawy i charakterystyczny wywiad, brzmiał następująco:

„Koło 19 września wystartuje w podróż (do Australii) pierwszy z moich dużych żaglowców. Następne podążą za nim w ciągu tygodnia. Jeden z moich żaglowców, a mianowicie bark „Winterhude", znajduje się obecnie w drodze z Ameryki do Australii. Odpłynął on (z Finlandii) w dniu 1 sierpnia do Seychellen w celu załadowania tam transportu guano dla Nowej Zelandii. W ten sposób wszystkie moje 13 żaglowców zgromadzą się z początkiem zimy w Australii.

Niestety moją „Herzogin Cecilie" uważać muszę za definitywnie straconą. Zafrachtowanie statków (pod zboże) jeszcze nie nastąpiło. Zamierzam uskutecznić to dopiero w październiku — listopadzie.

Frachty zbożowe są obecnie o 1 sh. 3 d. wyższe, niż w roku ubiegłym. Mam nadzieję, że uda mi się zapewnić dla moich żaglowców conajmniej tę, względnie wyższą jeszcze stawkę. Pożałowania godnym jest fakt, że obecnie nie sposób jest już dostać na rynku światowym dużych żaglowców. Są całkowicie wyczerpane. Ostatnim nabytkiem moim pod tym względem był kliper „Moshula". Dlatego też muszę obecnie decydować się na kupowanie parowców, jest to bowiem jedyna możliwość dalszej rozbudowy mego przedsiębiorstwa okrętowego. Prawda, że w obecnym momencie ceny statków są nieco za drogie, lecz mam nadzieję, że z początkiem zimy zaistnieje możność tańszego kupna. Prawdopodobnie będę się starał nabyć parę statków 1000 godzinowych do transportów drzewnych po morzu Północnym i Bałtyku, względnie statki dla podróży do Morza Białego. Dla tego ostatniego celu przewiduję możność kupna nieco większych łodzi, zdatnych także i do żeglugi do La Platy, a zatem w lecie do Morza Białego, zaś w zimie do Argentyny.

Moje żaglowce pozostaną w ruchu dopóki ich debet i kredit będą się równoważyły. W razie kupna parowców moi najstarsi kapitanowie będą stopniowo przenoszeni z żaglowców na parowce, poza tym żadnych innych zmian nie przewiduję. Nie zamierzam bynajmniej likwidować swojej floty żaglowcowej i będę ją utrzymywał dopóki zdolna ona będzie pracować bez większych dla mnie strat". (J.)

Przebudowa „Normandie". W ciągu bieżącej zimy czołowy statek francuskiej marynarki handlowej, olbrzym „Normandie", podlegać ma gruntownej przebudowie swych urządzeń wewnętrznych. Celem prac tych ma być dalsze zwiększenie pojemności statku. Według oficjalnych danych tonaż rejestrowy osiągnąć ma cyfrę 83.422,93 BRT (obecnie zaś wynosi on 82.799,45).

Równocześnie z przebudową pomieszczeń, przeprowadzone ma być także udoskonalenie maszyn, które umożliwić ma ustalenie nowego rekordu szybkości i tym samym odzyskanie „błękitnej wstęgi oceanów", która ostatnio powiewa na masztach angielskiej „Queen Mary". (J.)

Skrzynka żeglarska

Siudowski Bydgoszcz. Rozpowszechnianiem rysunków jachtów klasy międzynarodowej „Star“ (gwiazda) zajmuje się oficjalnie z ramienia Międzynarodowego Związku właścicieli jachtów „Star“ (I.S.C.Y.R.A.) Sekretariat Międzynarodowej Komisji Pomiarowej, adres której brzmi: **J. F. Watkins, Chairman International Measurement Committee, 47 Manhattan Avenue, Bridgeport, Conn. U.S.A.**

Cena za komplet wynosi 10 dolarów. Poza tym istnieje możność nabywania rysunków od narodowych reprezentacyj tegoż związku, np. od niemieckiej (**Erich F. Laeisz, Hamburg, Trostbrücke 1**).

Jeżeli zamiarem Pańskim jest amatorska budowa jachtu „Star“, to spieszymy Panu to odradzić.

1-o. Jachty „Star“ bynajmniej nie należą dziś do najlepszych. Dzięki swym prymitywnym kształtom (łamane linie profilów poprzecznych) i przeciążenie żaglami — ustępują one poważnie, pod względem zalet żeglarskich większości nowoczesnych klas tej samej wielkości.

2-o. Pod względem kosztów budowy i utrzymania jachty te także nie wykazują żadnej specjalnej przewagi nad innymi typami nowoczesnych tanich jachtów.

W rezultacie bezsprzecznym plusem tej klasy jest tylko to, że ona jedynie posiada (obok jachtów „R“ i jolek olimpijskich) oficjalny tytuł klasy międzynarodowej, czyli, że na niej odbywać się mogą powszechne międzynarodowe regaty. I tym tylko tłumaczyć należy, iż klasa ta uzyskała stosunkowo b. szerokie rozpowszechnienie w świecie.

Jak z powyższego wynika, budować jachty klasy „Star“ jest sens tylko wówczas, gdy za cel główny stawia się uczestnictwo w regatach międzynarodwych. W tym jednak wypadku, łódź zbudowana sposobem amatorskim nie może posiadać dostatecznego poziomu zalet regatowych i przeto koniecznym jest budowę powierzyć rutynowanym fachowcom.

Na zakończenie wspomnieć pragniemy, że wszyscy właściciele jachcików „Star“ należą automatycznie do specjalnego związku międzynarodowego, pod pieczą którego znajdują się wszelkie regaty i dozór nad wiernością, odtwarzania przy budowie ustalonych rysunkami kształtów łodzi, co oczywiście pociąga za sobą szereg kosztów.

Ze względu na „kańciaste“ profile, technika żeglowania regatowego na jachtach tej klasy, odbiega poważniej od normalnej, bowiem na szybkość żeglugi posiada tu bardzo duży wpływ wielkość przechyłu. Dzięki temu konieczna jest specjalna umiejętność wybalansowywania łodzi do najkorzystniejszego przechyłu. (J.)

T. Komorowski — Warszawa. Godnych polecenia planów budowy joli o 25 metrach kwadratowych powierzchni żagla i kształtach „Scharpie“ lub „Skipjack“ niestety wskazać Panu nie możemy, bowiem do dużych jol „kańciaste“ kształty bywają bardzo rzadko stosowane.

Jeśliby zdecydował się Pan na budowę nieco mniejszego objektu, np. 15-ki, to do wyboru stoją albo rysunki joli klasy „L“ P.Z.Ż. (sprzedażą zajmuje się Główna Księgarnia Wojskowa w Warszawie) albo broszura niemiecka: „L. Zeiller, Segel-jolle, verlag O. Maier, Ravensburg“. Broszura ta zawiera zarówno szczegółowe rysunki wykonawcze joli „skipjack“ jak i obszerną instrukcję budowlaną.

Nadto zwracamy uwagę na zamieszczony w nin. N-rze opis joli holenderskiej „B. M.“. Jest ona wprawdzie jeszcze mniejsza, lecz ze względu na niesłychaną prostotę wykonania i taniość, radzilibyśmy spróbować jednostkę taką wybudować.

Doświadczenie, które Pan przy tym zdobędzie, pozwoli Panu na stosowanie tego prostego sposobu budowy także i do jednostek większych.

W wypadku przystąpienia do budowy „B. M.“ prosilibyśmy o podzielenie się z naszą „Skrzynką“ (nie mieczową, lecz żeglarską) wrażeniami. (J.)

Z. Ulatowski — Bydgoszcz. Dziękujemy za nadesłany projekt zadania żeglarskiego. Jest dobry. Pomimo to zamieścić go nie możemy, gdyż w r. 1934 (Nr. 2) drukowaliśmy już podobne. Prosimy o dalsze pomysły. (J.)

Zadania żeglarskie

ROZWIĄZANIA ZADAŃ Z NR. 10

Zadanie Nr. 3. Przy wchodzeniu do portów, tak samo, jak i przy przechodzeniu cieśnin, koniecznem jest t. zw. pilotowanie statku, t. j. wyznaczanie kursów na podstawie bezpośredniej obserwacji tak punktów stałych danego terenu, jak i ogrodzeń miejsc niebezpiecznych (boje, wiechy). Ponieważ zapadła mgła uniemożliwiła pilotaż, przeto istnieć mogą tylko 2 wyjścia z sytuacji: Rzucenie kotwicy lub położenie się na kontr-kurs. Na wyjście pierwsze warunki nam nie pozwalają — zatym zadanie znajduje swoje rozwiązanie w wyjściu drugim, t. j. położeniu statku na kontr-kurs. Kwestia, czy po takim zwrocie należy zmniejszyć także szybkość, do zadania nie należy, ponieważ w warunkach szczegóły nie zostały omówione.

Zadanie Nr. 4. W warunkach, podanych zadaniom, istnieje możność łatwego odejścia od mola rozpędem, nabranym przez holowanie się przez pewien czas (wzgl. odpychanie się) wzdłuż mola.

Kolejność poszczególnych czynności byłaby następująca. Po przygotowaniu do stawiania żagli i zdjęciu cum, wykorzystuje się pomoc z lądu w celu szybkiego holowania jachtu wzdłuż nadbrzeża. Użyty do tego celu hol winien być dostatecznie długi, przy tym zaczepienie swe hol winien znaleźć na burcie w okolicach want, tak, by siła przykładana przez hol do jachtu tworzyła moment skręcający jacht od, a nie do lądu.

Operując należycie sterem, jesteśmy w stanie, jeszcze podczas holowania, odprowadzić jacht na znaczną odległość od nadbrzeża, nadając mu z chwilą puszczenia holu, kierunek odchylający się od linii nadbrzeża o 45° i nawet więcej stopni. W ten sposób uzyskuje się, że po puszczeniu holu jacht wciąż jeszcze (siła rozpędu) powiększa odległość dzielącą go od mola. W rezultacie tej operacji jest się w stanie postawić żagle i rozpocząć swobodne żeglowanie.

*

Za najlepsze nadesłane rozwiązania obu powyższych zadań, nagrody zostały przyznane:

1. Panu Ziemowitowi Ulatowskiemu z Bydgoszczy — w postaci 1 książki.
2. Panu Edmundowi Michalakowi z Poznania — w postaci rocznej bezpłatnej prenumeraty „Szkwału“.

Nagrody wysyłamy pocztą.

Redaktor: STANISŁAW ZADROŻNY **Wydawca: LIGA MORSKA I KOLONIALNA**

Adres Redakcji: Warszawa, ul. Widok 10, III piętro, tel. 2-90-95. Konto P.K.O. 367. Prenumerata roczna 6 zł.

Drukarnia Naukowa, Warszawa, Stare Miasto 11. Tel. 509-17

